
www.inmoto.it
INCHIESTA Arriva il nuovo codice della strada
INMOTO
GIUGNO 2024
€ 4,50 (ITALY ONLY)
PROVE
• MV AGUSTA ENDURO VELOCE • HONDA CBR600RR
• TRIUMPH ROCKET 3 STORM R • BMW R 12 NINET
• KAWASAKI NINJA 500 - Z500 • HUSQVARNA SVARTPILEN 801
• KOVE 800X PRO • METZELER GAMMA ROADTEC 02
TURISMO
MARCHE
GAMBIA
INTERVISTE
MARKUS FLASCH - BMW
ENRICO BESSOLO - KAWASAKI
NOVITÀ
CAMBIO "AUTOMATICO" SULLA BMW R 1300 GS
STORIE
THE RIDE ACADEMY
A SCUOLA CON ALEX SALVINI
BRITTEN V1000
BMW S 1000 XR
ANIMA RACING
LA CASA TEDESCA HA MIGLIORATO LA SUA CROSSOVER TURISTICA DAL DNA SPORTIVO: 170 CV
DI POTENZA, CICLISTICA DA SUPERBIKE, ELETTRONICA AL TOP MA ANCHE TANTO COMFORT
MENSILE - 22 MAGGIO 2024
40006
9 771122 172005



PER TUTTI I GUSTI

AL GIORNO D'OGGI, IN POCHI POSSONO PERMETTERSI DI TENERE IN GARAGE UNA MOTO SUPERSPORTIVA, UNA MOTO DA VIAGGIO E UNA PER SPOSTARSI IN CITTÀ. IL SUCCESSO DELLE CROSSOVER PIÙ ADRENALINICHE, COME LA BMW S 1000 XR, È GIUSTIFICATO ANCHE DALLA NECESSITÀ DI CONCENTRARE TUTTE LE ESIGENZE SU UN UNICO MEZZO



QUALCHE TEMPO fa, attraverso il nostro profilo Instagram ufficiale, abbiamo lanciato una provocazione ai nostri lettori, chiedendo loro che senso avesse oggi comprare una moto da 20.000-30.000 euro e 170 CV di potenza.
Le risposte arrivate sono state le più disparate. Oltre alle più asciutte e scontate "perché mi va" o "fatevi i cavoli vostri", ne sono arrivate altre più argomentate, che aiutano a capire bene chi è il motociclista-tipo del 2024 e che direzione sta prendendo il nostro mondo. Prima di svelarvi la più emblematica, però, facciamo un passo indietro, cercando di spiegare perché l'abbiamo presa come esempio.
Fino a quindici-venti anni fa, non era raro trovare nel garage di un appassionato una moto supersportiva, con cui andare a fare qualche turno di prove libere in pista, affiancata da una moto turistica con cui raggiungere (possibilmente in due) città d'arte o località balneari nei weekend di relax. Accanto all'una o all'altra, spesso c'era uno scooter con cui ci si muoveva, di solito dal lunedì al venerdì, per raggiungere agevolmente l'ufficio.
Nel corso del tempo, il costo della vita e una modalità di approccio alle due ruote che si è conseguentemente evoluta, hanno portato più di un motociclista a fare scelte diverse.
"Ho comprato una moto da 20.000 euro e 170 CV perché mi permette di fare tutto: di guidare in modo più sportivo tra le curve quando ne ho voglia, di viaggiare con mia moglie e con un carico di borse quando devo andare in vacanza o di spostarmi in città, in modalità di guida "eco", quando devo andare a lavoro".

ECCOLA, la risposta totale: racchiude in poche parole, efficaci e dirette, il pensiero di molti. Sono consapevoli di sfruttare solitamente la loro moto al massimo al 50% del potenziale, magari mentre si muovono in città. Ma l'importante, in fase di acquisto, è sapere di poter contare su altri cavalli a disposizione, nel momento in cui vogliono alzare il livello di adrenalina. O di poter contare su una capacità di carico e di comfort fondamentali per i lunghi spostamenti. E, soprattutto, su un'elettronica in grado di aiutarli a gestire ogni esigenza.
Sul mercato, esistono proposte in grado di soddisfare le richieste di questa tipologia di utenti: è il caso di modelli come la BMW S 1000 XR, protagonista della cover story di questo mese, ma anche di altre moto appartenenti a segmenti e cilindrate diverse come la Ducati Multistrada, la MV Agusta Turismo Veloce o la KTM 1290 Super Adventure S, tanto per fare alcuni esempi. Il segreto del successo di questi mezzi è proprio la capacità di trasmettere all'utente, attraverso le loro linee e i loro equipaggiamenti, l'idea della moto totale: "tre in una", al costo di due. **Buona lettura!**

IN QUESTO NUMERO
GIUGNO 2024



N NEWS
C COPERTINA
M MONDO MOTO
P PRODUZIONE
T TURISMO



29 COPERTINA

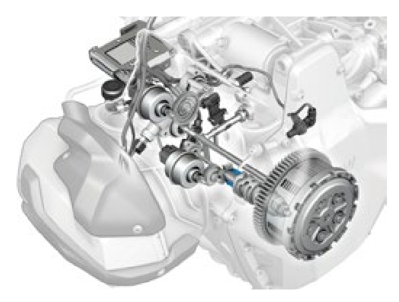
51 MONDOMOTO



30



PAG 40



PAG 44







58



PRODUZIONE



TURISMO











IL PROSSIMO NUMERO SARÀ IN EDICOLA IL 20 GIUGNO











REDAZIONE DI ROMA
Piazza Indipendenza, 11/B - 00185 Roma, Tel. +39 06-4992285
e-mail: posta@inmoto.it
www.inmoto.it - www.facebook.com/InMotoContiEditore - www.instagram.com/inmotoofficial - www.youtube.com/@inmoto6163

DIRETTORE RESPONSABILE
FEDERICO PORROZZI
f.porrozzi@contieditore.it

REDAZIONE/PROVE
MARCO CHILÀ (coordinamento)
m.chila@inmoto.it

SEGRETERIA
segreteria@contieditore.it

PROGETTO GRAFICO
MASSIMO ZINGARDI
AKIMUDI STUDIO

COLLABORANO
DIEGO D'ANDREA, GOFFREDO BAGNOLI (g.bagnoli@inmoto.it), **ALESSANDRO CODOGNESI, MICHELE LALLAI, RICCARDO MATESIC, ANDREA TOUMANIANTZ**
Dario Agrati, Dario Ballardini, Nicolò Bertaccini, Alessandro Bettini, Nicola Biagetti, Stefano Borzacchiello, Eva Breutel, Alan Cathcart, Laura Cattaneo, Adam Child, Massimo Clarke, Franco Giallini, Giuseppe Gori, Giovanna Guiso, Marco Maggi, Roberto Motta, Klaus Nennewitz, Giovanni Carlo Nuzzo, Matteo Paggi, Ugo Passerini, Patrizia Renzetti, Luca Sabatini, Raffaele Sala, Stefano Saragoni, Serena Zunino
Web: **PAOLO GRADIZZI**

FOTOGRAFIE E DISEGNI
Agrati, Alex Foto, D'Ercole, Fotolibera, Daidalgas, GP Agency, Grana, Motta

STAMPA: Poligrafici il Borgo S.r.l., via del Litografo 6, Bologna. Tel. 051-6034001.
REGISTRAZIONE: Tribunale di Roma n. 14/2024 del 29-01-2024.
DISTRIBUZIONE ESCLUSIVA PER L'EDICOLA IN ITALIA E PER L'ESTERO:
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate.

ABBONAMENTI
Direct Channel S.p.A. Via Mondadori, 1 - 20054 Milano.
Sito acquisto abbonamenti:
store.contieditore.it
Telefono: **06 4992 334** - da lunedì a venerdì ore 9-18
e-mail: **abbonamenticartacei@contieditore.it**
Prezzi abbonamenti:
Italia annuale **38,00 €**
Estero annuale **38,00 €** più spese di spedizione:
Zona 1 **72,00 €**; Resto del Mondo **108,00 €**

COPIE ARRETRATE disponibili dal 2021 in poi, al prezzo di copertina del numero richiesto più spese di spedizione con corriere espresso.
e-mail: arretrati@contieditore.it
Telefono: 06 4992 347

CONCESSIONARIA ESCLUSIVA PER LA PUBBLICITÀ - ITALIA ED ESTERO: Sport Network s.r.l.
www.sportnetwork.it
Sede legale: piazza Indipendenza, 11/b
00185 - Roma
Uffici Milano: via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02-349621 - Fax 02-3496450
Uffici Roma: piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06-492461 - Fax 06-49246401

BANCHE DATI DI USO REDAZIONALE
In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A.1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", il Corriere dello Sport S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli artt. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Corriere dello Sport Srl, Piazza Indipendenza 11/b, 00185 Roma. Telefono 06-49921. Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): **Federico Porrozzi**.


Periodico associato alla FIEG
Federazione Italiana Editori Giornali


Accertamenti Diffusione Stampa
Certificato ADS n. 8989 del 06/04/2022













VENITE CON NOI IN BASILICATA

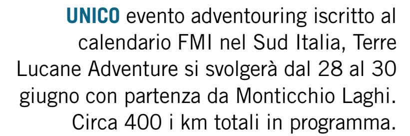
PER I 100 PARTECIPANTI AL PERCORSO CI SARÀ LA POSSIBILITÀ DI GUIDARE IN COMPAGNIA DEI TESTER DI INMOTO E MOTOSPRINT











UNICO evento adventouring iscritto al calendario FMI nel Sud Italia, Terre Lucane Adventure si svolgerà dal 28 al 30 giugno con partenza da Monticchio Laghi. Circa 400 i km totali in programma.

LA QUARTA edizione del Terre Lucane Adventure è alle porte, con un nuovo percorso di 400 km (di cui il 70% su strade a fondo naturale) da completare in due giorni. Si tratta dell'unico evento di adventouring iscritto al calendario FMI nel Sud Italia, dedicato agli appassionati di maxienduro, e si svolgerà dal 28 al 30 giugno con partenza dalla suggestiva località di Monticchio Laghi, per poi andare alla scoperta delle sorprendenti Dolomiti Lucane. Un'occasione unica per scoprire (o riscoprire) la Basilicata, una regione ricca di storia, cultura, tradizioni enogastronomiche e paesaggi mozzafiato.
Noi di InMoto e Motosprint saremo media partner dell'evento e potrete vivere questa fantastica esperienza percorrendo – se lo vorrete – il tracciato, o parti di esso, in compagnia dei nostri tester. Ma non solo: per i partecipanti che al momento dell'iscrizione sceglieranno il gruppo "InMoto", sarà disponibile uno sconto dedicato di 20 euro (un vantaggio riservato unicamente ai nostri lettori) e un kit speciale in omaggio.

PER ADATTARSI a tutte le condizioni meteorologiche e garantire la sicurezza di tutti i partecipanti, l'organizzazione ha previsto due diversi percorsi, denominati Traccia A e Traccia B. Il numero di partecipanti è stato prefissato a un massimo di 100. Per partecipare in totale sicurezza e conformità, è necessario essere in possesso della tessera FMI in corso di validità. Coloro che non dispongono della tessera potranno richiederla al momento dell'iscrizione. Per quanto riguarda la modalità di iscrizione, l'evento offre due possibili scelte: 1) Evento Completo (venerdì, sabato e domenica), al costo di 265 euro, ideale per chi desidera vivere l'esperienza del "Terre Lucane Adventure" dalla cerimonia di apertura alla celebrazione conclusiva; 2) Evento One Day (sabato o domenica), al costo di 160 euro, permette di partecipare a una delle due giornate di avventura (ideale per chi dispone di meno tempo ma non vuole perdere questa splendida avventura).
Per le iscrizioni e maggiori informazioni su modalità di partecipazione, quote, pacchetti, navigazione e sicurezza, potete visitare il sito ufficiale **www.terrelucane-adventure.it** o contattare l'organizzazione disponibile a rispondere a qualsiasi domanda o chiarimento (email: info@terrelucane-adventure.it).



V-STROM 800 SE

CREA LA TUA STRADA

INSEGUI LA TUA PROSSIMA AVVENTURA

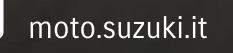


SCOPRI DI PIÙ

VIENI A SCOPRIRLA IN CONCESSIONARIA

La **V-Strom 800SE** combina **performance e comfort**, per rendere ogni tuo viaggio un'esperienza straordinaria. Prova un **piacere di guida assoluto** nelle avventure di tutti i giorni e in quelle fuori porta, grazie al **motore bicilindrico parallelo da 776 cc** progettato per essere potente, efficiente e versatile. Non sarà solo un viaggio, ma una nuova storia da raccontare.

Segui **Suzuki Moto Italia** su   







DUCATI AL FUORISALONE

FORMA E DESIGN



DUCATI ha proposto al Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci, a Milano, la mostra "Forma – Feelings designed by Ducati in Borgo Panigale", aperta al pubblico dal 16 al 21 aprile, dove è stato possibile percorrere, passo dopo passo, il processo di design mediante il quale nascono le moto del brand.
Il modello utilizzato per raccontare questo processo è stata la Panigale V4. Tutto comincia con uno spazio dedicato al "Brief", il documento che fornisce ai designer le linee guida con cui cominciare la realizzazione stilistica di ogni moto. Segue la fase di "Analysis & Concepts", in cui il pensiero del designer spazia tra arte, musica, luoghi, colori e forme. Il terzo step è dedicato agli "Sketches", il mezzo con cui i designer Ducati mettono su carta tutte le loro idee. Le proposte più efficaci vengono poi materializzate in modelli CAD 3D che permettono la realizzazione dei primi modelli fisici – i cosiddetti "Proportion Models" – tra i quali viene selezionata la soluzione migliore. I tre step successivi portano alla nascita di una nuova moto attraverso il "Clay Model". Si tratta di un modello in scala 1:1 raffinato a mano utilizzando un'argilla sintetica ad alta modellabilità, il "Master Model", un modello in resina che permette di evidenziare le linee e le superfici e valutare eventuali affinamenti, per poi giungere al "Clinic Model", che è una rappresentazione del prodotto finale (verniciatura inclusa), l'ultimo step prima dell'ingresso in produzione. Quando tutto si trasformerà in realtà.



Serena Zunino



KTM 990 RC R

Sempre più "ready to race"

L'AUSTRIACA KTM presenta il prototipo della supersportiva 990 RC R, nata dall'esperienza maturata in MotoGP e sviluppata per essere utilizzato su strada, come in pista. Punta di diamante della gamma RC, uscirà dalla fabbrica di Mattighofen nei primi mesi del 2025 e sarà equipaggiata con il bicilindrico LC8c Euro5+, che in questa configurazione eroga 128 CV e 103 Nm a 10.500 giri/min, mentre il telaio sarà a traliccio in acciaio. Le sospensioni, invece, saranno WP APEX, a cartuccia aperta, completamente regolabili.

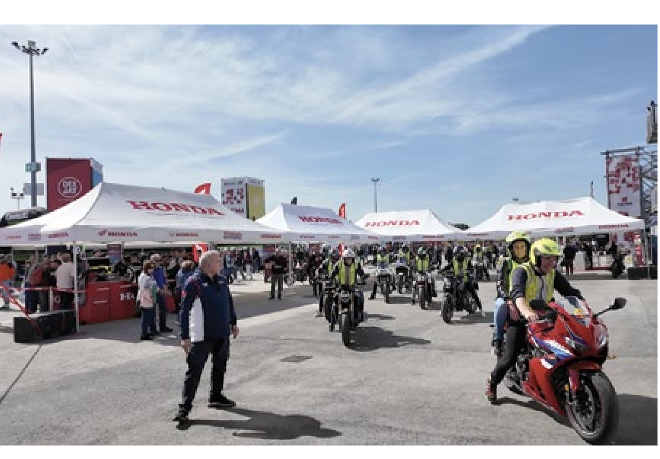
EICMA RIDING FEST

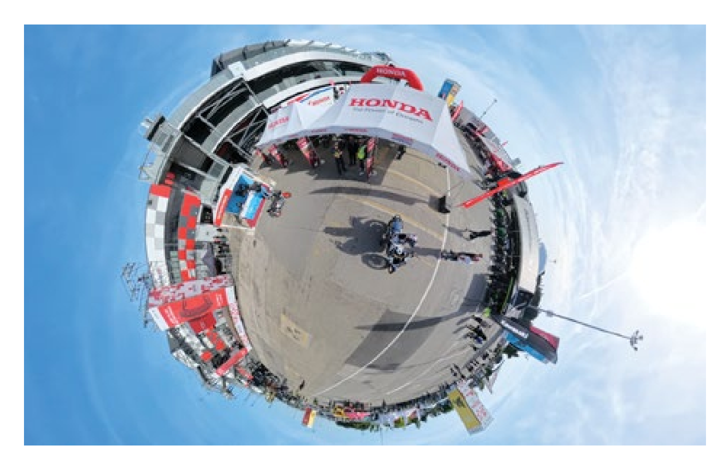
A MISANO È ANDATO IN SCENA UN EVENTO MEMORABILE. ERAVAMO PRESENTI INSIEME A HONDA E INSTA360

IL CIRCUITO di Misano ha ospitato, nel weekend del 27-28 aprile scorso, il primo grande evento "live" di EICMA. I 14.000 visitatori accorsi hanno potuto vedere e provare moto e abbigliamento in tutte le discipline delle due ruote, ma anche incontrare i beniamini del passato e presente: Troy Bayliss, Antonio Cairoli, Alvaro Bautista, Danilo Petrucci, Andrea Iannone, Nicolò Bulega, Marco Melandri, Alex Salvini, Andrea Locatelli, Nicolò Canepa e Jacopo Cerutti. La Track Experience, a pagamento, ha portato in pista oltre 750 persone. I proventi di quest'iniziativa sono poi stati devoluti alla Fondazione Marco Simoncelli per sostenere un progetto a favore dell'ospedale Ceccarini di Riccione. Emozionante la parata di domenica organizzata dal Moto Club Misano Adriatico, che ha raccolto oltre 400 moto in ricordo di Marco Simoncelli.
A Misano la Nital s.p.a., distributore italiano di molti brand imaging come Nikon, DJI, Polaroid, Insta360 e card/HD Lexar, ha montato su una Honda CBR1000RR-R Fireblade la Insta360 X4, action cam 360 molto performante e di elevata risoluzione, ben 8K30fps. I filmati rimangono ben dettagliati anche dopo il reframing, perfetti per poter essere utilizzati come clip indipendenti o per l'integrazione con altro materiale



in qualsiasi tipo di montaggio video. Per le riprese d'azione o in slow motion, i video 360 sono ora disponibili a 60fps e in 5,7K, per immagini fluide e nitide in qualsiasi circostanza.
È anche disponibile una modalità slow motion in 4K100fps per riprese cinematografiche stile Matrix. Qualunque sia la risoluzione o la frequenza dei fotogrammi, le riprese 360 con la X4 offrono dei vantaggi unici come l'effetto Selfie Stick Invisibile, che crea prospettive in terza persona simili a quelle di un drone. E non dimentichiamo la durata della batteria: 74 minuti in modalità 8K30fps e 135 minuti in 5,7K30fps. Visto che la maggior parte degli utenti userà questa action cam 360 in situazioni di turismo e viaggio, è stata montata anche sulla Honda CRF1100L Africa Twin Adventure Sports che da quest'anno in questa versione grazie al cerchio anteriore di 19" è ancora più performante nell'uso stradale. La moto è stata fornita dallo staff Honda che era presente all'evento coordinando tutte le attività nel circuito, in pista, su strada, in fuoristrada e organizzando anche i corsi di approccio alla guida per i giovani non patentati: la Young Riders School.
InMoto e Motosprint saranno presenti all'Honda Day sul circuito di Vallelunga l'8 giugno, al fianco di Nital per provare il meglio delle attrezzature video sulle Honda, in pista con la scuola di Enrico Fugardi, Guida e Impara Riders Academy, touring con il Live Tour Honda, in off road con la True Adventure Offroad Academy e infine per i neofiti la Young Riders School, un'occasione unica per soddisfare tutti gli appassionati.





APPUNTAMENTO IN CONCESSIONARIA

APRILE SEGNA SEMPRE L'APERTURA DELLA STAGIONE DELLE VENDITE. QUEST'ANNO LO FA REGALANDOCI NUMERI INCREDIBILI. IN ITALIA È SCOPPIATA LA VOGLIA DELLE DUE RUOTE



OPO il rallentamento del mese scorso, le vendite di mezzi a due ruote sono ripartite con il botto ad aprile, segnando un +21,2% sullo stesso mese dello scorso anno. Un balzo in avanti che proietta in decisa crescita anche i primi quattro mesi dell'anno, a quota +8,35% rispetto allo stesso periodo del 2023. Le tendenze di chi compra le due ruote in questa fase sono assai chiare. Fra gli scooter sta prendendo sempre più il largo la classe dei 125, che ad aprile ha guadagnato il 22,2% e da sola conta il 40,9% del totale delle vendite. Restano, ovviamente, altissime, anche le vendite della fascia 251-500 cm³. Bene, infine, le moto, dove le due categorie Enduro e Naked da sole fanno il 75% del venduto.

TOP 15 - SCOOTER

1.	**Honda SH 125**	**5.771**
2.	**Honda SH 350**	**4.591**
3.	**Honda SH 150**	**4.530**
4.	Kymco Agility 125 R16	**3.023**
5.	Honda X-ADV 750	**3.012**
6.	Piaggio Liberty 125	**2.368**
7.	Honda ADV 350	**2.224**
8.	Yamaha XMax 300	**2.083**
9.	Piaggio Beverly 300	**1.881**
10.	Yamaha TMax	**1.773**
11.	Vespa Primavera 125	**1.536**
12.	Vespa GTS 300	**1.507**
13.	Kymco People S 125	**1.488**
14.	Piaggio Beverly 400	**1.418**
15.	SYM Symphony 125	**1.418**



TOP 20 - MOTO

1.	**Benelli TRK 702 e 702 X**	**2.870**
2.	**BMW R 1300 GS**	**2.146**
3.	**Honda Africa Twin**	**1.923**
4.	Yamaha Tracer 9	**1.245**
5.	Ducati Multistrada V4	**1.196**
6.	Honda Transalp	**989**
7.	Yamaha Ténéré 700	**941**
8.	Moto Morini X-Cape	**924**
9.	Yamaha MT-07	**911**
10.	Voge Valico 525DSX	**901**
11.	Kawasaki Z 900	**857**
12.	Yamaha Tracer 7	**842**
13.	BMW R 1250 GS Adv.	**809**
14.	Moto Guzzi V7	**809**
15.	Honda NC 750 X	**536**
16.	Royal Enfield HNTR 350	**529**
17.	Ducati Scrambler	**502**
18.	Yamaha MT-09	**502**
19.	Honda Hornet	**493**
20.	Cfmoto 800 MT	**480**

TOP 5 - 50 CM³

1.	**Piaggio Liberty 50 4T 3V**	**1.024**
2.	**Beta RR 50 Motard**	**458**
3.	**Fantic Enduro/Motard 50**	**434**
4.	Kymco Agility 50 R 16	**270**
5.	Beta RR 50 Enduro	**256**

GLI ELETTRICI

	2024	2023	variaz.
ciclomotori	1.249	1.393	**-10,3%**
motocicli	146	91	**+60,4%**
scooter	1.639	2.345	**-30,1%**
totale	**3.034**	**3.829**	**-20,8%**

GENNAIO-APRILE 2024 **I MODELLI PIÙ VENDUTI**

LE IMMATRICOLAZIONI

	MOTO			**SCOOTER**			**TOTALE**		
	2024	2023	variazione	**2024**	2023	variazione	**2024**	2023	variazione
gennaio	9.384	9.484	**-1,1%**	10.699	10.724	**-0,2%**	20.083	20.208	**-0,6%**
febbraio	13.250	11.269	**+17,6%**	13.930	11.316	**+23,1%**	27.180	22.585	**+20,3%**
marzo	17.438	18.174	**-4,0%**	16.727	17.838	**-6,2%**	34.165	36.012	**-5,1%**
aprile	18.236	15.387	**+18,5%**	20.976	16.624	**+26,2%**	39.212	32.011	**+22,5%**
totale	**58.308**	**54.314**	**+7,4%**	**62.332**	**56.502**	**+10,3%**	**120.640**	**110.816**	**+8,9%**



8° RAID ON -OFF ROAD

PER TANTI APPASSIONATI DEL TASSELLO E DEI VIAGGI AVVENTUROSI È ORMAI UNO DEGLI APPUNTAMENTI PIÙ ATTESI DELL'ANNO. ANCHE IL 2024 VEDE AI BLOCCHI DI PARTENZA IL RAID ON-OFF ROAD SARDEGNA REALIZZATO DA IN MOTO IN COLLABORAZIONE CON TOM42 DI TONI MERENDINO. UNA FANTASTICA OCCASIONE PER ASSAPORARE IL FASCINO IRRESISTIBILE DELL'ISOLA IN FUORISTRADA IN COMPAGNIA DEI NOSTRI TESTER, PRONTI A GUIDARE I PARTECIPANTI ATTRAVERSO LUOGHI E PANORAMI FUORI DAL COMUNE; OLTRE A FORNIRE ASSISTENZA E CONSIGLI DI GUIDA DURANTE IL VIAGGIO. TUTTI I PARTICOLARI PER PARTECIPARE ALL'EDIZIONE 2024 SARANNO RESI NOTI, A BREVE, SUI PROSSIMI NUMERI, SUL SITO **WWW.INMOTO.IT E SUI NOSTRI CANALI SOCIAL, INSTAGRAM E FACEBOOK, AI QUALI VI INVITIAMO AD ISCRIVERVI PER RIMANERE SEMPRE AGGIORNATI SULLE ULTIME NOVITÀ.**

ASSICURAZIONE E CONCORSO DI COLPA

a cura dello Studio Legale Avv. Giacinto Bocchino

VALUTAZIONE CASO PER CASO

L'ASSICURAZIONE PUÒ SOLLEVARE ECCEZIONI ANCHE IN ASSENZA DI VIOLAZIONI VERIFICATE DALLE FORZE DELL'ORDINE INTERVENUTE SUL LUOGO DI UN INCIDENTE. MA LE DEVE MOTIVARE. E COMUNQUE CI SI PUÒ OPPORRE



Buongiorno Avvocato, nell'attraversare con la mia moto un incrocio con semaforo verde per la mia direzione, entravo in collisione con un'auto che lo impegnava con il rosso. Nonostante la Polizia non mi abbia contestato nulla e non mi abbia elevato alcuna multa, ora l'assicurazione mi contesta un concorso di colpa perché, a suo avviso, andavo troppo veloce. Per questo, mi viene proposto un risarcimento ridotto. Ma può l'assicurazione dire una cosa simile anche se la Polizia non ha ritenuto di multarmi?

Paride

BUONGIORNO PARIDE, il tema sollevato dalla Tua domanda è comune e dunque interessante. Potremmo iniziare col dire che l'accertamento effettuato dall'autorità, tra l'altro intervenuta sul luogo del sinistro ex post, non è assolutamente incontestabile, né in un senso (nel caso venga comminata un'infrazione che si ritenga non commessa – infatti è prevista la possibilità di ricorso o di contestazione), né nell'altro (nel caso NON venga comminata, ma rilevata in sede civilistica nel momento della valutazione del risarcimento del danno).
A beneficio di tutti i lettori, è il caso di specificare che l'eccesso di velocità non è solo configurabile se si superano determinati limiti previamente fissati dalla legge, ai sensi dell'art. 142 CdS (ad esempio i 130 km/h in autostrada – qui sono necessari i rilevatori di velocità per la specifica contestazione e tutt'altro discorso), ma anche quando il conducente tiene una velocità "non commisurata allo stato dei luoghi" secondo il disposto dell'art. 141 Cds che testualmente recita: "È obbligo del conducente regolare la velocità del veicolo in modo che, avuto riguardo alle caratteristiche, allo stato ed al carico del veicolo stesso, alle caratteristiche e alle condizioni della strada e del traffico e ad ogni altra circostanza di qualsiasi natura, sia evitato ogni pericolo…".
L'art. 141 Cds, prosegue poi con tutta una serie di situazioni in cui adeguare/ridurre particolarmente la velocità, ad esempio "…nei tratti di strada a visibilità limitata, nelle curve, in prossimità delle intersezioni e delle scuole o di altri luoghi frequentati da fanciulli indicati dagli appositi segnali, nelle forti discese…" ecc.
In linea di principio, dunque, la violazione dell'art. 141 Cds, potrebbe emergere dalla valutazione unitaria di una serie di elementi oggettivi, sussistenti al tempo del sinistro, anche a prescindere che sia stata o meno elevata una contestazione formale da parte dell'autorità.
Ciò detto però, soprattutto in assenza di contravvenzione, l'assicurazione non dovrebbe semplicemente limitarsi a dirti che "ravvisa un concorso di colpa perché procedevi a velocità sostenuta" ma dovrebbe indicarti quale condotta avresti violato rispetto a quelle previste dall'art. 141 Cds e da quali elementi di fatto o presuntivi, sia possibile ritenere probabile che tenevi una velocità comunque non commisurata allo stato dei luoghi. Ciò che rileva dunque resta l'analisi del singolo caso. La velocità non commisurata potrebbe in ipotesi essere contestata anche in assenza di sanzione, ad esempio in conseguenza dell'accertamento di una lunga frenata, o dal rilievo che la moto si sia trovata in posizione di quiete a molti metri di distanza rispetto al punto d'urto, o, ancora da altri elementi oggettivi.
Per concludere, dunque: 1) l'assicurazione nel sollevare l'eccezione non necessariamente ha torto solo perché non ti hanno elevato multe (può farlo); 2) parimenti, però, non necessariamente ha ragione e deve motivare da quali elementi trae queste valutazioni; 3) ove però le argomentazioni dell'assicurazione non Ti convincessero o non fossi d'accordo, la valutazione del tuo caso, come l'analisi del rapporto, di eventuali rilievi foto-planimetrici e di qualsiasi altro elemento, non potrebbe che essere rimesso alla valutazione di un tuo consulente di fiducia, avvocato per una valutazione preliminare e se il caso, un ingegnere per valutazioni adeguate di natura tecnica.
Contesto sempre l'aprioristico luogo comune contro cui nel quotidiano mi trovo a combattere, ossia che il motociclista sempre e comunque va veloce, solo perché è motociclista e dunque spericolato. Questo per il semplice fatto che conosco tanti motociclisti che in pista sono "matti veri", ma che in strada sono scrupolosi e attenti. La valutazione, però, proprio per non ragionare per luoghi comuni, deve essere fatta caso per caso.

Questa rubrica analizza gli aspetti legali connessi all'attività motociclistica. È gestita dall'Avvocato Giacinto Bocchino del Foro di Milano. Per qualsiasi domanda, curiosità, chiarimento scrivete a: posta@inmoto.it o bocchino@bclex.com

COME UNA METEORA

UN SUCCESSO, QUELLO DI CAGIVA NEL MONDIALE, RINCORSO PER ANNI CON CAPARBIETÀ E DEDIZIONE. MA AL MOMENTO DI RACCOGLIERNE I FRUTTI, LE PROSPETTIVE ERANO ORMAI CAMBIATE



RAGGIUNGERE un obiettivo inseguito a lungo, tanto più se il percorso è stato sofferto, può essere il primo passo verso una lunga serie di successi, come è stato per Michael Doohan, di cui abbiamo raccontato nel numero scorso. Ma può succedere anche il contrario: il traguardo può risultare in qualche modo così appagante da decidere di dedicarsi ad altro. Così, proprio sul finire del Mondiale ’94, quando Doohan festeggiava la conquista del primo di cinque titoli consecutivi, la Cagiva annunciava l’addio ai Gran Premi dopo il miglior risultato di sempre, il terzo posto in campionato ottenuto con John Kocinski. **Finalmente raggiunta la competitività, dopo anni di speranze puntualmente deluse, Claudio Castiglioni gettò la spugna.** Proprio sul più bello, quando finalmente, dopo avere ingoiato rospi a non finire, la Casa varesina era arrivata a guadagnarsi un ruolo di protagonista e il rispetto dei colossi del Sol Levante, al punto che Honda, Yamaha e Suzuki avevano eletto Claudio Castiglioni presidente della MSMA, l’associazione dei Costruttori impegnati in 500, la sola categoria che per lui e il fratello Gianfranco avesse ragione di vederli impegnati, al punto di bocciare senza appello l’iniziativa del reparto corse di realizzare una 125, che pure era nata piuttosto bene.

ENTRATI nel mondo delle corse come sponsor nel 1977, decisero presto di realizzare in proprio una 500, che nel primo esemplare aveva 4 cilindri in linea e poche possibilità di ben figurare. Debuttò con Virginio Ferrari al GP Germania del 1980. Un’apparizione fugace, conclusa sul nascere con un ritiro. Per assaporare la gioia del primo podio ci vollero otto anni.
Arrivò nel 1988 con Randy Mamola in Belgio, a Spa Francorchamps, sfruttando i piccoli vantaggi delle gomme Pirelli sul bagnato. Ma fu un episodio isolato, la vera svolta arrivò soltanto con l’ingaggio di Eddie Lawson (nella foto), convinto ad accettare la sfida da un test in gran segreto a fine 1990 a Rijeka, in Jugoslavia. **Sceso dalla Yamaha, con la quale ha vinto tre titoli iridati (più un quarto con la Honda nel ’99) l’americano garantisce continuità di risultati, chiude il campionato ’91 al sesto posto con due podi all’attivo e nel ’92 confeziona il suo regalo di addio: in Ungheria, a Budapest, ci si schiera al via con la pista bagnata e un cielo tutto da interpretare.**
Eddie prende il rischio di partire con una slick al posteriore, scelta rischiosa ma vincente. Finalmente si festeggia il traguardo inseguito per più di dieci anni con grande dispendio di energie.



L’ANNO SEGUENTE la moto viene affidata a Doug Chandler e ad un giovanissimo Mat Mladin. La scelta non paga, così per le ultime gare viene ingaggiato John Kocinski, appiedato dalla Suzuki, per problemi “comportamentali” (aveva mandato in fuorigiri il motore della sua 250 fino a farlo esplodere al termine del GP Olanda). John ha le sue stranezze, ma anche un talento sopraffino e al debutto in Jugoslavia è subito quarto, risultato che bissa nella gara successiva a Misano.
Poi, pochi giorni più tardi, negli Stati Uniti, a Laguna Seca, arriva la vittoria, questa volta sull’asciutto. Un successo limpido e indiscutibile.
Le grandi aspettative per il 1994 vengono amplificate dalla vittoria nella prima gara stagionale in Australia ad Eastern Creek, che però rimarrà la sola di una stagione dove Doohan e la Honda sono avversari troppo tosti per tutti.
In casa Castiglioni ormai si pensa a tempo pieno al prossimo traguardo, il rilancio della MV Agusta. Le corse non hanno più lo stesso fascino e il podio nell’ultimo GP del campionato a Barcellona è anche l’ultimo della Cagiva 500.

STATI UNITI

L'inglese va forte negli USA

L'OTTAVO ROUND del Campionato AMA 250SX East, disputato a Philadelphia, in Pennsylvania, ha visto la prima storica vittoria della Triumph TF 250-X. Il pilota Jalek Swoll ha chiuso infatti al primo posto la Heat Race, per poi lottare per il secondo posto nel Main Event, a riprova della competitività della moto. Swoll nel Main Event era terzo, quando è uscito di pista. Poi è riuscito a recuperare fino all'8° posto finale.



AUSTRIA

In volo con la Vespa

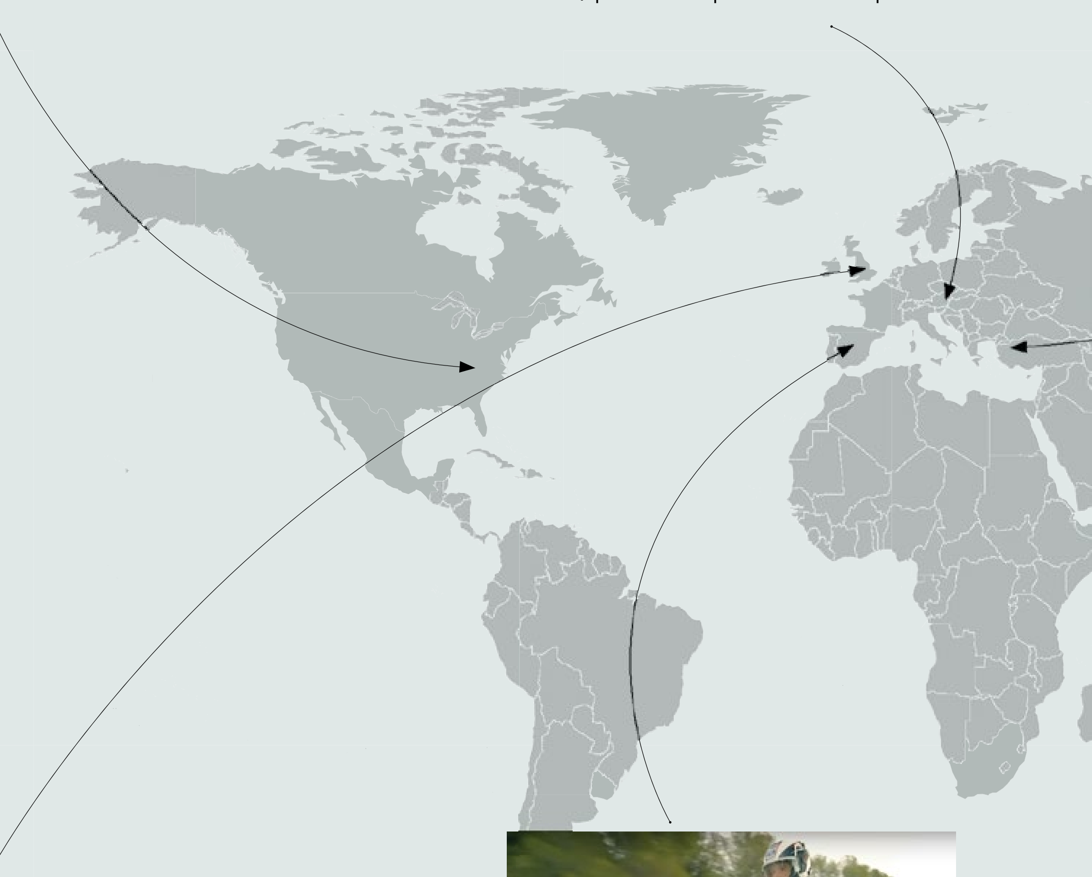
A HÖHENHART, una località sciistica nell'Alta Austria, c'è un trampolino per le gare di salto con gli sci che Günther Schachermayr ha usato per volare con la sua Vespa PK 50, sotto la quale erano stati fissati due sci da salto lunghi 240 cm, con la superficie di scorrimento modificata con l'inserimento di cuscinetti a sfere. Il salto ha avuto successo e si è concluso dopo un volo di 198,5 metri: è il nuovo (ed unico) primato di questa bizzarra specialità.

GRAN BRETAGNA

Fallimento in arrivo?

L'AZIENDA inglese Arc Vehicle è vicina al fallimento. Se non interverranno nuovi finanziatori, cesserà la produzione di una delle moto più costose del mondo. Si tratta della Vector, dal prezzo di 103.500 euro. Completamente elettrica, è realizzata a mano e personalizzata per ogni proprietario, ha un'autonomia dichiarata di 436 km e per ricaricarsi impiega circa 40 minuti. Pesa 240 kg e dichiara un'accelerazione 0-100 km/h in 3"2 e una velocità massima di 200 km/h.





SPAGNA

Ho guidato per 24 ore!

UN NUOVO RECORD, il sesto in tre anni, si aggiunge alla collezione del 65enne giornalista Valerio Boni, che ha percorso 1.233,075 km in 24 ore alla guida di una Vespa 50 del 1979. Il primato è stato conquistato il 6-7 marzo sulla "vissuta" pista spagnola di Terramar, a sud di Barcellona. Un risultato che supera di 305 km il primato precedente, ottenuto nel 2005 dall'australiano Mark Brown in sella a uno scooter più moderno.

TURCHIA

Numeri sensazionali

IL MERCATO delle moto in Turchia sta volando. Già in crescita negli ultimi tre anni, nel primo trimestre del 2024 fa segnare un nuovo record di vendite con 242.586 unità (+111,4%), rendendolo il decimo mercato più grande al mondo. Tra le Case, nuova leader è Kuba con +159% (nella foto, la Superlight 125), al secondo posto c'è Mondial (+87,9%) seguita dall'ex leader Honda (+98,6%). Sensazionale performance di TVS Motor, recentemente sbarcata nel Paese: +365% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso.



GIAPPONE

Joint venture mondiale

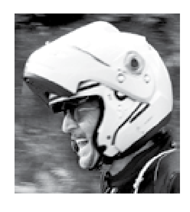
LA BIMOTA tornerà sulla scena mondiale nel 2025 partecipando al Campionato FIM WorldSBK. La collaborazione con Kawasaki (azionista di maggioranza della Casa italiana) darà vita a una moto con telaio Bimota e motore Ninja ZX-10RR, più tutta la tecnologia giapponese. Molti membri dello staff del team Kawasaki Racing saranno trasferiti nel programma di corse, tanto che il nuovo team opererà sotto il nome di Bimota by Kawasaki Racing Team.

FUORI ROTTA

L'adventouring per davvero

NELLA SELVA SUDAMERICANA, RISCHIANDO LA SALUTE E LA VITA...

di GIOVANNI CARLO NUZZO (gcn@gcnw.it)



SONO QUA, al di là dell'Oceano, sissignore, sbattuto nella selva sudamericana. Non ho nemmeno trent'anni e già dirigo un'impresa mineraria... da solo! Ve lo immaginate? Penso ai miei coetanei in Italia che stanno ancora a casa con mammà, io invece mi ritrovo a sostituire l'intero gruppo dirigente arrestato in blocco dal dittatore della regione. Vado in moto tutti i giorni sul Rio Cuyuni, nella foresta massacrata dalle piogge. Loro, mafiosi e banditi, ci braccano per ammazzarci e rapinarci. Fanno il bello e il cattivo tempo. Dobbiamo sgattaiolare su tracce sempre diverse e guidare con la 38 sempre in tasca, sempre armata. Il minerale di cui mi occupo? Ci mancherebbe me ne dimenticassi, l'unico per cui vale la pena rischiare: oro! Qui ci sono brasiliani, italiani, venezuelani, francesi, gente della bassa padana e del Mato Grosso. Tutti con lo stesso fine, la stessa bramosia, la stessa rabbia in corpo. E stesse moto da fuoristrada. Tutti noi "motorizados da selva" che conosciamo i rischi delle concessioni minerarie. Partiamo all'alba in sella, a volte traversando le piene del Rio a nuoto, trascinandoci dietro la moto a galleggiare su camere d'aria da camion, gonfiate lì per lì usando raccordi filettati con passo da candela. Con l'oro addosso, certo! Lo portiamo al sicuro al villaggio, per spenderne parte con las claritas, le lucciole, e nei bordelli e nelle sale da gioco. Ok, non va sempre liscia. Ieri ne hanno rapinato uno a tradimento spezzandogli il collo con una bastonata. Ecco la vita dei mineros. L'abbiamo scelta, sissignore, non ce ne lamentiamo. Ogni giorno accendiamo la moto e partiamo. Sì, con l'oro. Forse domani toccherà a me, ma oggi sono felice così. Conclusione: questa rude storia vera la raccolsi tempo fa da un testimone diretto. Piccolo tassello inquietante del nostro motomondo su cui meditare. Adventouring? Fate voi.

PRIMA E DOPO — di **Laura Cattaneo**

SLIDING DOORS

UNO SCAMBIO DI BATTUTE TRA ROSSI E BAGNAIA CI FA RIFLETTERE: QUANTE VOLTE CI CHIEDIAMO "COSA SAREBBE SUCCESSO SE..."? L'IMPORTANTE È RIGIRARE IN POSITIVO LE ESPERIENZE PASSATE



AL TERMINE della gara di MotoGP a Jerez, dove un Bagnaia in stato di grazia ha tenuto a bada un Marc Marquez quasi perfetto, il dott. Rossi ha così salutato l'amico: "Ciao Pecco, volevo dirti che da oggi sarò in debito con te per tutta la vita, non so se riuscirò a fare qualcosa di bello come hai fatto te oggi".
Al che Pecco, sornione come solo uno che ha appena vinto in quel modo una gara del genere può essere, gli ha risposto: "Secondo me hai già dato, quindi va bene così, siamo pari". Un siparietto stupendo per chi come noi è cresciuto all'ombra di quel lontano evento, quello che probabilmente ha segnato la storia del motociclismo degli ultimi quasi 10 anni.
Devo fare un breve riassunto della cosa? Non credo. Di quell'accadimento avvenuto nel lontano 2015, molti di noi conservano il fantasma di un dolore che non riesce a passare, un po' come una mano amputata le cui dita prudono ancora, chissà come fanno. Molti di noi ricordano ancora che tempo faceva quel giorno, e cosa avevano mangiato poco prima, o che maglietta portavano. In quel momento preciso, per molte persone il tempo si è fermato, e io sono una di quelle. Ho sempre pensato che quel giorno si sia consumata una gigantesca ingiustizia sportiva, e mi assumo la piena responsabilità delle mie parole.

MA NON È QUESTO il punto, e non sono qui oggi per rivangare il passato o farne un puro esercizio di recriminazioni. Ciò che invece mi piace dire è che quella storia, per quanto dolorosa per molti e molto meno per altri (e addirittura impossibile da superare per il sig. Rossi), ha creato una reazione a catena dagli effetti sorprendenti e talvolta meravigliosi.
Mi spiego. Se quasi dieci anni fa non fosse successa quella cosa lì che quasi non possiamo e non vogliamo nominare, forse non ci saremmo resi conto in modo così evidente che Valentino Rossi non sarebbe stato imbattibile per sempre. Abbiamo capito che gli spagnoli stavano creando uno "squadrone" indipendente dall'appartenenza ad un team, e che quello squadrone prima o poi avrebbe fatto squadra e ci avrebbe asfaltato.
Quella cosa l'ha capita Valentino meglio di chiunque altro – e prima di chiunque altro ha capito come fare squadra. Di più, ha capito come fare scuola. Tra una derapata e un sorriso, un giro in cava e una merenda, ha creato – forse senza neanche farlo apposta – quella cosa che oggi si chiama Academy, e che sforna talenti capaci di vedersela con altri talenti che parlano spagnolo.
Più o meno da allora, domenica dopo domenica le gare sono diventate sempre più spettacolari ed emozionanti e le tifoserie se possibile ancora più accese.



NEL 2015 la lotta tra Rossi e Marquez è andata oltre la pista (qui sopra, Assen), sfociando in polemiche mai sopite.

COSA VOGLIO dire, che se dieci anni fa Marquez non avesse in qualche modo impedito a Vale di vincere il suo decimo Mondiale, forse certe vittorie non avrebbero questo gusto? Che le battaglie di oggi sono le figlie di quella grande battaglia di allora?
Di certo c'è solo che non lo sapremo mai. Ma noi che siamo cresciuti all'ombra di quel momento, amiamo pensare che, per quanto brutto e doloroso, quel momento ha davvero rappresentato un prima e un dopo nella storia dei MotoGP.
Una "sliding door" o, come si dice adesso, un "turning point" che ha cambiato per sempre il corso della storia. 



GODI
MOTO
venga su eurekaddl.motorcycles

FRANCO GUBELLINI – **Titolare FG Gubellini**

IL MOLLEGGIATO DELLE MOTO

A FINE ANNI '70 FRANCO NASCE COME PRODUTTORE DI CAVALLETTI, PER POI SPECIALIZZARSI NELLE SOSPENSIONI, VINCENDO VARI TITOLI MONDIALI. I FIGLI, SEGUENDONE LE ORME, OGGI SONO IMPEGNATI COME TECNICI IN MOTOGP



1 Da dove nasce la tua passione? È innata o è stato il destino a farti conoscere le due ruote?

La mia passione nasce attorno ai 12-13 anni quando i miei amici un po' più grandi facevano le corse di velocità su strada, le classiche scommesse tipo: "io ho la moto più veloce... OK facciamo un chilometro e vediamo chi arriva primo". Con il cuore a 200 battiti si partiva con la frizione strisciante per tenere il motore al massimo dei giri... e via. Io ero alto ma magrissimo e in sella a un 50 questo contava: ho sempre varcato l'arrivo per primo... Poi ho frequentato una scuola meccanica e durante gli studi, oltre alle corse in pista, ho ideato i primi progetti che mi hanno portato a creare la mia azienda.

2 La tua prima moto o quella che ha segnato la tua giovinezza?

La mia prima moto a 14anni è stata un Malanca Testarossa 50, poi seguito da una Benelli bicilindrica 2 tempi 125 e una Kawasaki 500 3 cilindri 2 tempi a soli 18 anni. Non so quale abbia segnato di più la mia giovinezza, ma mi sono divertito in un modo inspiegabile!

3 La moto che possiedi e/o quella che sogni di avere in garage.

Oggi ho una BMW R 1200 GS a cui naturalmente ho cambiato le sospensioni, e oltre a farci un minimo di turismo faccio delle "gran pieghe". In azienda ho una Yamaha 250 del 1982 da GP (con cui a Misano John Kocinski ha girato in 1'15"2, record mai battuto) e sinceramente ho tutto quello che mi piace. Non desidero altro, per quanta tecnologia ci sia sulle moto moderne non mi attirano particolarmente, anzi la mia GS l'ho scelta senza elettronica.



4 Cosa significa guidare una moto?

Guidare una moto è libertà, è un confronto con sé stessi, è concentrazione, è adrenalina, è



godimento, è vivere il tempo libero da soli e a volte con la persona che più ti sta a cuore... Direi che è sicuramente una cosa che ti dà tante sensazioni tutte assieme.

5 Il futuro delle due ruote. Cosa accadrà e cosa vorresti che accadesse nel nostro mondo...

Circa 30 anni fa avevo fatto alcune previsioni: le moto sportive andranno drasticamente in calo, gli scooter di piccola cilindrata con le ruote di 10"-12" andranno a scemare, verranno quelli con ruote di 16"-18" tipo SH e rimarranno solo quelli di 400-500 cm^3; il mercato si aprirà verso le naked e moto da turismo; l'elettrico si diffonderà per ciò che riguarda e-Bike fuoristrada e strada, molti motociclisti le acquisteranno per divertirsi. Mi piacerebbe che la gente che guida, vedesse nelle moto un "Tir" e non ci tagliasse la strada continuamente.

6 Un'esperienza legata al mondo delle moto da fare almeno una volta nella vita.

Per un motociclista (e anche per molti automobilisti) sarebbe opportuno andare in pista e farsi guidare da istruttori esperti, in modo da acquisire una velocità di visione più elevata. In poche parole il nostro cervello si abituerebbe a lavorare ad alta velocità, tutti guiderebbero per strada con più sicurezza e si riuscirebbe a prevedere le mosse degli altri utenti della strada perennemente distratti.



7 Quella volta che... mi è andata bene!

Diciamo varie volte. Una però "quasi" divertente. All'uscita di scuola alle superiori c'è un sole fantastico, mi pregusto il ritorno a casa con il mio 125 due tempi in quella strada tutte pieghe. Un amico mi chiede un passaggio, cerco qualche scusa, ma insiste. Ok, parto, anche se in due il divertimento non è lo stesso. Comincio a tirare e una curva dopo l'altra il divertimento aumenta. All'uscita di una curva, con il contagiri molto in alto, un'auto sbuca alla mia destra e, vedendomi arrivare, si blocca perfettamente in mezzo alla strada... Iperfrenata! Vorrei avere anche un paracadute per fermarmi... La moto mi aiuta, si mette di traverso parallela all'auto con la ruota anteriore che punta sul retro dell'auto. Un guizzo nei miei occhi. Vedo un buco dove passare, mollo i freni, la moto si raddrizza e passo. Tremo. Dopo pochi metri chiedo al mio amico: "Paura?". Lui candidamente: "No no, lo sapevo che eri un manico". Sì, ciao mamma, che strizza...

COPERTINA



BMW aggiorna la sua crossover sportiva S 1000 XR, con il quattro cilindri in linea da ben 170 CV.



ATTENZIONE: CREA DIPENDENZA!

A MONACO GLI INGEGNERI BMW HANNO ULTERIORMENTE MIGLIORATO LA S 1000 XR, CHE PER IL 2024 SI PRESENTA PIÙ IN FORMA CHE MAI. SE AMATE LA GUIDA SPORTIVA FATE ATTENZIONE, PERCHÉ CREA DIPENDENZA

di ALESSANDRO CODOGNESI

CERCATE una moto sportiva vera, ma siete stanchi dei semimanubri e dei polsi affaticati? BMW, da qualche anno, ha il modello che fa per voi: si chiama S 1000 XR ed è una crossover cazzutissima. Perdonate il francesismo, ma non c'è altro modo di dirlo. In realtà sfrutta una ricetta abbastanza semplice. In BMW hanno preso la superbike di casa, la S 1000 RR, l'hanno alzata, allungata e resa un bel po' più confortevole; hanno piazzato un plexi sul cupolino, due attacchi per le borse... et voilà, ecco la XR. Ovviamente c'è di più, ma il concetto alla base è proprio questo. E per molti, è stata la ricetta della felicità: nonostante sia una moto di nicchia, o comunque non per tutti, l'anno scorso è stata la quinta moto BMW più venduta. Una moto di successo, e provandola si capisce facilmente il perché. Considerato il notevole riscontro, BMW ha saggiamente deciso di aggiornarla all'Euro5+, migliorando anche qualche dettaglio, oggetto di critiche da parte dei proprietari del precedente modello. L'abbiamo provata e messa alla frusta su una tortuosa strada dalle parti della Cisa.


S1000
XR
brembo



DICIAMOLA tutta: la S 1000 XR non è mai stata una moto aggraziata, e anche questa versione 2024 non eccelle per proporzioni dei volumi. Però è minacciosa, imponente, ed è ciò che cercano molti motociclisti. Rispetto alla precedente versione non è cambiato quasi nulla, a eccezione dei nuovi pannelli laterali posteriori e delle prese d'aria ispirate al Motorsport. Inoltre, il rivestimento del radiatore presenta una superficie strutturata e il becco sotto al fanale, precedentemente di colore nero, è ora in tinta con la carrozzeria.
A livello di tecnica, a Monaco non hanno stravolto il progetto. Giusto il motore, 4 cilindri in linea di 999 cm^3 di derivazione racing (che però non ha la fasatura variabile ShiftCam) ha

IN BMW HANNO PRESO LA RR, L'HANNO ALZATA, ALLUNGATA E RESA UN FILO PIÙ CONFORTEVOLE; CI HANNO PIAZZATO UN PLEXI, DUE ATTACCHI PER LE BORSE... ET VOILÀ, ECCO LA XR

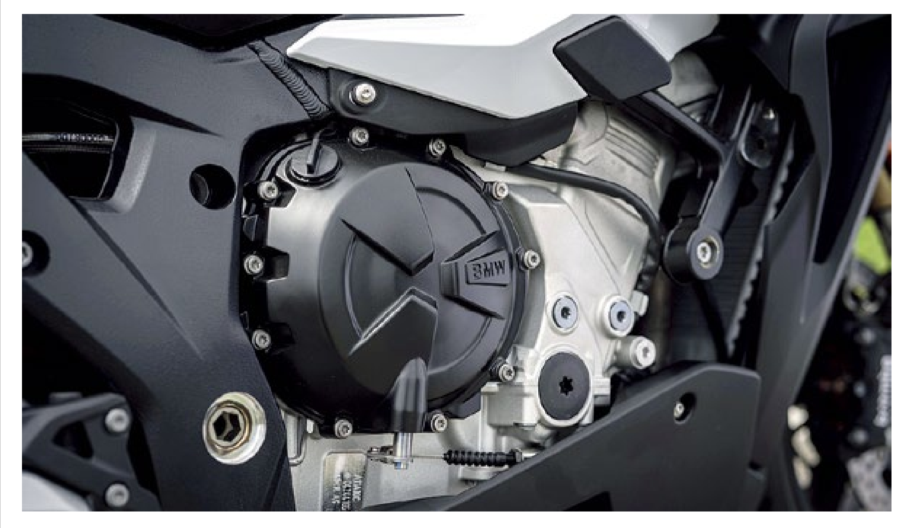
subito qualche miglioria: per il 2024 la potenza massima aumenta di 5 CV (come se ce ne fosse bisogno…) e tocca quota 170 CV a 11.000 giri. Valore ottenuto grazie a una differente geometria dei canali di aspirazione e a una diversa mappatura. Invariata invece la coppia di 114 Nm.
Il telaio in alluminio sfrutta il motore come elemento stressato, le sospensioni hanno lunga escursione (150 mm); la forcella ha steli di 45 mm Ø, il mono è agganciato direttamente al forcellone ed è stato rivisto nella taratura (dovrebbe garantire più comfort). Di serie c'è il Dynamic ESA (sistema di sospensioni semi-attive), ma la regolazione automatica del precarico e le due diverse modalità per le sospensioni sono optional (pacchetto Dynamic

ESA Pro, consigliato). Anche il peso è quasi invariato, 227 kg col pieno (+1 kg). A livello di modifiche si segnala anche il quickshifter migliorato negli innesti e un pacchetto di serie leggermente più ricco: ora ci sono le Headlight Pro (le luci adattive), la chiave keyless, la presa USB e la batteria da 12 Ah (prima 9). Come optional, ora anche la XR può essere equipaggiata con i preziosi cerchi in carbonio (inclusi nel pacchetto M, alla modica cifra di 5.300 euro) e con il sistema di GPS Laptrigger (utile in pista).
Ovviamente, completissimo è il pacchetto elettronico, che prevede tre riding mode (Rain, Road e Dynamic), controllo di trazione e mappe motore. Cruise control e manopole riscaldabili invece sono a parte (anche in questo caso, consigliatissimi). Considerato tutto, la nuova S 1000 XR costa il giusto: si parte da 19.950 euro, ma come spesso accade in BMW, per averla accessoriata come si deve bisogna attingere in maniera importante dal catalogo optional.

UN'ALTRA NOVITÀ introdotta sul model year 2024 riguarda il comfort. La versione precedente infatti era criticata soprattutto per la seduta, in quanto non lasciava possibilità di avanzare o arretrare col bacino. Lì si era, lì si rimaneva. Per il 2024 c'è una nuova sella, che offre 10 mm di altezza in più (850 mm) ma soprattutto più spazio di seduta, sia in lunghezza sia in larghezza, grazie a una piega meno accentuata.
All'atto pratico c'è in effetti maggiore libertà di movimento, anche se forse c'è ancora margine. In generale la XR è una moto imponente, non per tutti. Tra le gambe ci si trova un serbatoio importante, con le mani si impugna un manubrio largo, a media altezza (è nuova anche la piastra di sterzo), il peso è ben avvertibile. Una motorona, che offre un ottimo livello di comfort generale; due sole cose lo rovinano. Primo, le vibrazioni. La XR ne è sempre stata afflitta, fin dalla prima edizione; con questa versione sembrano ridotte al minimo, ma sulle pedane so-







LE SOSPENSIONI semi-attive sono di serie ma la regolazione automatica del precarico e le due differenti modalità di regolazione sono optional (pacchetto Dynamic ESA Pro). La sella è stata rivista nella forma, per offrire più libertà di movimento.



no ancora presenti (attorno ai 5-6.000 giri). Secondo, il calore trasmesso dal motore, che anche a temperature miti (20-24 °C) è ben avvertibile. È anche vero che, se vuoi questo genere di prestazioni, un po' di caldo tra le gambe è il prezzo minimo da pagare.

MA C'È UN MODO molto semplice per soprassedere su quanto appena scritto. Per non fare più caso alle vibrazioni o al calore trasmesso dal motore, basta premere il magico pulsante rosso dell'accensione: il 4 cilindri di Monaco si risveglia urlando a tutti le sue intenzioni bellicose; un motore con poche inerzie, basta qualche colpetto di gas per vederlo salire di giri con veemenza. Tra l'altro, con una voce decisamente poco educata. E già dai primi metri si comprende perché venga tanto decantato. Nonostante la potenza siderale, ha un'erogazione incredibilmente fluida, lineare. Anche a regimi infimi non strappa e non scalcia. Per di più, il comando del gas sembra avere una connessione diretta con le sinapsi, tanto è preciso nel rispondere agli input. Ogni angolo di rotazione della manopola produce esattamente la spinta che ti aspetti.
L'altra faccia della medaglia, però, è che un propulsore con una configurazione così verticale sposta in alto il baricentro. E questo, tra le altre cose, toglie parte del rinomato feeling dei primi metri: serve qualche chilometro per capire che sì, di grip ce n'è in abbondanza, e sì, il telaio è rigido ma pensato per la guida in strada.

DA QUANDO è stata presentata, l'XR ha avuto un successo notevole: tutti coloro che volevano le sensazioni di una vera sportiva, confezionate però in un pacchetto confortevole, avevano finalmente trovato la loro moto ideale.

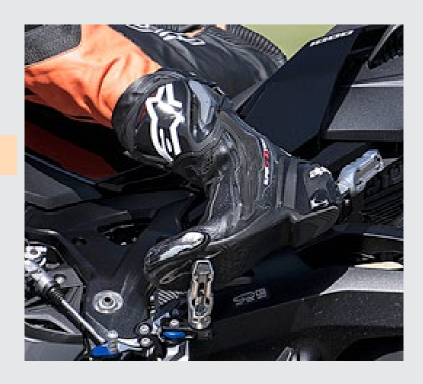
LA PROVA IN PISTA

M 1000 XR: UNA BELVA INDOMABILE

DURANTE IL TEST della nuova S 1000 XR abbiamo avuto l'occasione di fare qualche turno a Varano de' Melegari con la sorella diabolica, la M 1000 XR. Abbiamo pubblicato la prova su strada di questa moto lo scorso mese, ma un ripassino veloce non guasta. Rispetto alla standard, cambia praticamente ovunque, a partire dal motore. Qui infatti abbiamo il sistema ShiftCam, che permette al 4 in linea di esprimere 201 CV a 12.750 giri. Roba per pochi. Abbiamo poi rapporti accorciati, posizione di guida più ruotata sull'avantreno, sospensioni derivate dalla superbike M 1000 RR (al posto del Dynamic ESA c'è il DDC, sistema semi-attivo votato alla pista), una generale operazione di alleggerimento (siamo a 223 kg col pieno), riding mode specifici per la pista, Brake Slide Assist, freni marchiati M, alette aerodinamiche e carbonio a profusione. Con il pacchetto M Competition ci sono anche i cerchi in carbonio.
Questa volta, come detto, l'abbiamo messa alla frusta in pista, unico ambiente dove poter apprezzare tutto ciò che può dare. Che è soprattutto un gran motore. Nella classifica dei propulsori più belli della storia, questo 4 in linea di BMW meriterebbe sicuramente un posto d'onore. Ha un'erogazione incredibilmente ampia. A partire dai 3.000 inizia a spingere con decisione; la spinta si protrae crescendo fino a 10.000, in maniera simile alla standard, ma da lì in avanti è un'altra storia. Oltre tale regime infatti, quella che sembrava già una navicella spaziale si trasforma in un meteorite.
"Ma quanto accidenti va forte?!". Questo è stato il primo pensiero quando ho spalancato il gas la prima volta, sul breve rettilineo di Varano. Di fatto è lo stesso propulsore utilizzato dalle sorelle sportive; eppure qui, probabilmente per la posizione di guida rialzata, sembra ancora più feroce. La frenata comunque non è da meno. Basta sfiorare la leva con un dito e si tolgono palate di km/h. Ma quindi, c'è differenza con una vera moto sportiva? In realtà sì, e lo si nota soprattutto in curva. Il mix tra sospensioni a lunga escursione, baricentro alto e masse importanti la rendono più simile a un giocattolone che a un'affilata arma da cordoli. In curva non si riescono a mantenere velocità di percorrenza da supersport (anche per la luce a terra limitata). Bisogna frenare tardi e tanto, aspettare che l'incrociatore volti e poi sparare il fuoco. Nel riding mode Race-Pro 2, opportunamente tarato, ci si può anche esibire in lunghe impennate di potenza, e se si ha fegato e abilità anche in qualche power slide in uscita di curva... sembra di domare un toro meccanico!



Outfit e dintorni



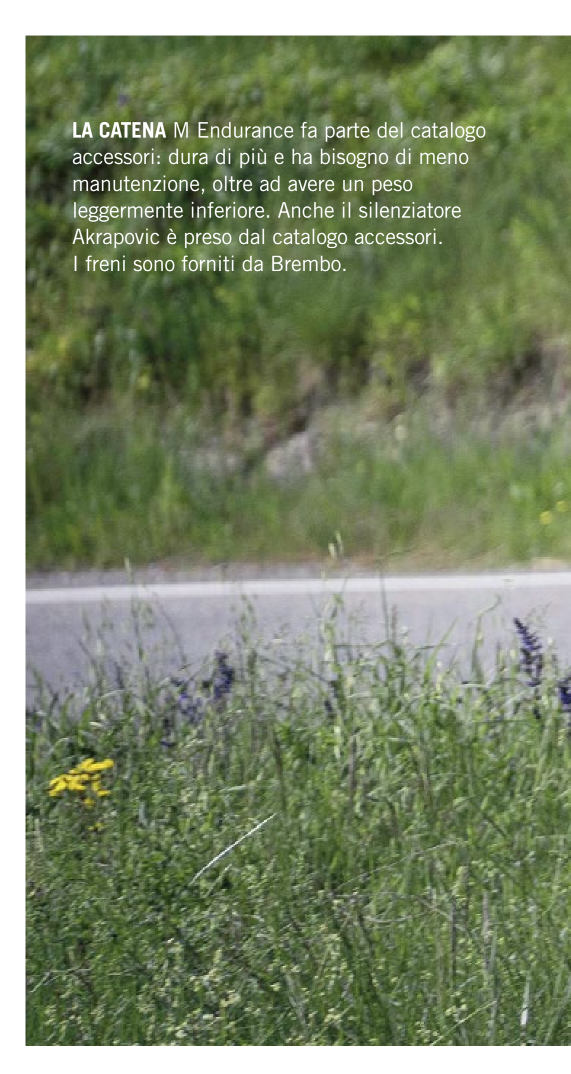
GLI STIVALI DEI CAMPIONI

PER PROVARE in pista la versione M ho utilizzato il mio ormai prediletto completo Alpinestars, compresi gli stivali Supertech R. Se conoscete un po' l'azienda, soprattutto per i prodotti sportivi, sapete che i Supertech sono in commercio ormai da parecchi anni. Ovviamente sono stati evoluti, ma la filosofia è rimasta quella. Oltre alle varie caratteristiche tecniche, la cosa che preferisco è la presenza della scarpetta interna, che regala la sensazione di avere il piede in una fascia super-aderente; che poi è il segreto delle protezioni da moto. Ovviamente hanno tutte le certificazioni del caso e sulla parte esterna hanno pure gli slider intercambiabili. Sono disponibili sia in versione classica (sono anche impermeabili) che Vented, quindi super-traforati (utile se andate in pista esclusivamente nelle stagioni molto calde). Sono il prodotto di punta per Alpinestars, se parliamo di utilizzo in pista: se osservate bene, sono gli stivali utilizzati dai campioni della MotoGP. L'altra faccia della medaglia è che, se fate un utilizzo della moto prevalentemente stradale, forse esistono prodotti più "ibridi", in grado di garantire più comfort quando ci si ferma e si fa una passeggiata.









LA CATENA M Endurance fa parte del catalogo accessori: dura di più e ha bisogno di meno manutenzione, oltre ad avere un peso leggermente inferiore. Anche il silenziatore Akrapovic è preso dal catalogo accessori. I freni sono forniti da Brembo.

TOLTI I PRIMI timori reverenziali, però, la XR offre una qualità di guida eccezionale: la protezione da parte del plexi è ottima anche per i pennelloni (rimangono fuori giusto le spalle e la parte alta del casco), la schiena non si stanca. Insomma, viaggiare con lei è un vero spasso, anche a velocità di crociera supersoniche. E sembra essere proprio il suo habitat naturale: viaggiare nello spazio-tempo ma senza procurarti fastidi. Hai per le mani una supersportiva vera, ma sei comodo.
E poi, come non rimanere conquistati dal motore? Fino a 6.000 giri è forte, potente ma gestibile. Diciamo la classica erogazione di un grosso 4 cilindri in linea, pulita e senza strappi. Oltre tale soglia e fino alla zona rossa fissata a 11.000 giri, si entra nella zona off limits, dove lo spazio e il tempo acquisiscono un altro significato. L'allungo è perentorio, devastante e non molto diverso da quello di una supersportiva di qualche anno fa. Con questa sovrabbondanza di cavalli, però, la ciclistica si trova a dover gestire situazioni spinose: se il telaio è lo stesso delle sorelle sportive, è anche vero che qui le masse in gioco sono superiori e posizionate più in alto. Significa avere reazioni e inerzie più importanti, in ogni frangente. E le sospensioni sono sì sostenute, ma non estreme.
Proprio per questo non è una moto per tutti: bisogna essere decisi ma dolci nei comandi impartiti, dalla frenata all'uscita di curva, pena un

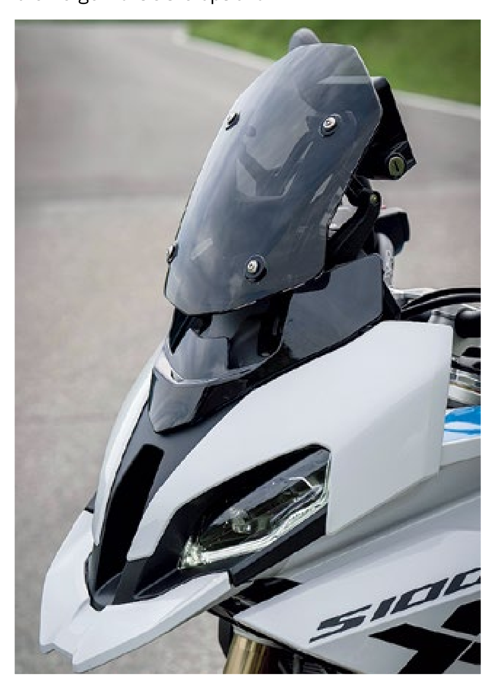
bello scossone all'assetto. Anche perché, il Dynamic ESA fa sentire la sua presenza: la XR mantiene l'avantreno alto in frenata per poi ammorbidire l'idraulica delle sospensioni una volta mollati i freni, così da diventare improvvisamente soffice. Non è una cosa fastidiosa ed è difficilmente avvertibile, soprattutto in modalità Dynamic.
Capita l'antifona, comunque, la XR comincia a farsi gustosa: non è agilissima nei cambi di direzione ma si getta verso la corda con la rapidità di moto molto più leggere. Ti lanci in curva con i freni ancora tirati e lei rimane lì, stabile come un treno, con l'avantreno sempre incollato e capace di trasmetterti tutte le informazioni che servono. Ti invoglia a spingere ancora un po' di più, curva dopo curva. Alla fine la paragoni più a una hypernaked che a una crossover, e questo fa già capire l'indole di questa moto. E ben venga il DTC: con una simile cavalleria, meglio essere (ben) protetti. Anche perché l'intervento dei controlli è sempre dolce; avvertibile, ma dolce.

TI LANCI IN CURVA CON I FRENI ANCORA TIRATI E LEI RIMANE LÌ, STABILE COME UN TRENO, CON L'AVANTRENO SEMPRE INCOLLATO E CAPACE DI TRASMETTERE TUTTE LE INFORMAZIONI CHE SERVONO

A CONTI FATTI, è difficile trovare una reale concorrente della S 1000 XR. Sì, c'è la Multistrada V4 Pikes Peak, ma è più costosa ed esclusiva. La XR è una vera moto sportiva, solo che può farvi viaggiare comodamente seduti e riparati. E, volendo, anche in due. Il perfetto anello di congiunzione tra i due mondi?
Probabilmente sì. 



IL CASSETTINO sul serbatoio è dotato di guarnizione (ci si può tenere lo smartphone). Il cupolino si regola con una sola mano. Il sistema di chiamata d'emergenza SOS è optional.





LA SCHEDA

MOTORE Quattro cilindri in linea, 4 tempi, raffreddato a liquido. Alesaggio e corsa 80,0 x 49,7 mm; cilindrata 999 cm^3. Rapporto di compressione 12,5:1. Distribuzione doppio albero a camme in testa, 4 valvole per cilindro. Iniezione elettronica con corpi farfallati di 48 mm Ø e sistema ride by wire. Frizione multidisco in olio, cambio a 6 rapporti.

CONTROLLI ELETTRONICI Quattro modalità di guida. Controllo di trazione. Assistenza alla partenza in salita. Quickshifter bidirezionale. ABS cornering. Connettività con smartphone.

CICLISTICA Telaio doppio trave in alluminio. Sospensioni semiattive: anteriore forcella teleidraulica con steli rovesciati di 45 mm Ø, escursione 150 mm; posteriore forcellone in alluminio con ammortizzatore idraulico, escursione 150 mm. Freni Brembo: anteriore doppio disco flottante di 320 mm Ø con pinze ad attacco radiale a quattro pistoncini; posteriore a disco di 220 mm Ø con pinza a singolo pistoncino. Pneumatici Bridgestone Battlax S22: anteriore 120/70-ZR17"; posteriore 190/55-ZR17".

DIMENSIONI Interasse 1.552 mm, altezza sella 850 mm, lunghezza 2.156 mm, larghezza 850 mm. Inclinazione cannotto di sterzo 24,9°. Avancorsa 116 mm. Capacità serbatoio 20 litri. Peso in ordine di marcia 227 kg.

PRESTAZIONI DICHIARATE Potenza 125 kW (170 CV) a 11.000 giri/'; coppia 114,0 Nm (11,6 kgm) a 9.250 giri/'. Velocità massima 250 km/h.

COLORI Nero, blu, bianco.

PREZZO Euro 19.950 chiavi in mano. Garanzia di 4 anni. Omologata Euro5+.





INQUADRATE il QR Code con lo smartphone per vedere i nostri contenuti multimediali.





SULLA S 1000 XR, il quickshifter è rapidissimo e sempre preciso negli innesti. A sinistra del manubrio c'è il comodo scroller per navigare nei vari sottomenù.

CAMBIO AL VERTICE

ABBIAMO INTERVISTATO IL NUOVO RESPONSABILE MONDO DI BMW MOTORRAD, IL PIÙ GIOVANE AMMINISTRATORE DELEGATO NELLA STORIA DEL MARCHIO BAVARESE. IL FUTURO? VEDRÀ LA NASCITA DI MOLTI NUOVI MODELLI

di **KLAUS NENNEWITZ**



ARKUS FLASCH, classe 1981, ha assunto la carica di responsabile di BMW Motorrad il 1. novembre 2023, succedendo a Markus Schramm, che era al timone dell'azienda dal 2018. Dopo gli studi di ingegneria automobilistica, il dirigente austriaco ha fatto una carriera di tutto rispetto presso il fornitore di servizi di ingegneria Magna, dove ha ricoperto il ruolo di membro del Consiglio Operazioni e Qualità per l'Europa prima di approdare in BMW nel 2015 come responsabile di qualità per i veicoli premium e Rolls-Royce. Successivamente è diventato il responsabile di prodotto della serie 8 e nel 2018 capo di BMW M GmbH. Sotto la sua guida, BMW M GmbH è diventata un fornitore leader di auto ad alte prestazioni e l'azienda è stata fusa con BMW Motorsport. Prima di passare a BMW Motorrad, Flasch è stato responsabile dello sviluppo e del design di tutti i veicoli del marchio BMW nelle classi medie e premium, nonché del marchio Rolls-Royce.
Il più giovane amministratore delegato nella storia del marchio moto bavarese era presente alla presentazione internazionale alla stampa a Malaga insieme ai giornalisti per guidare i tre nuovi modelli F 900 GS, R 12 nineT (il nostro primo piano è alle pag. 138-145) e M 1000 XR.

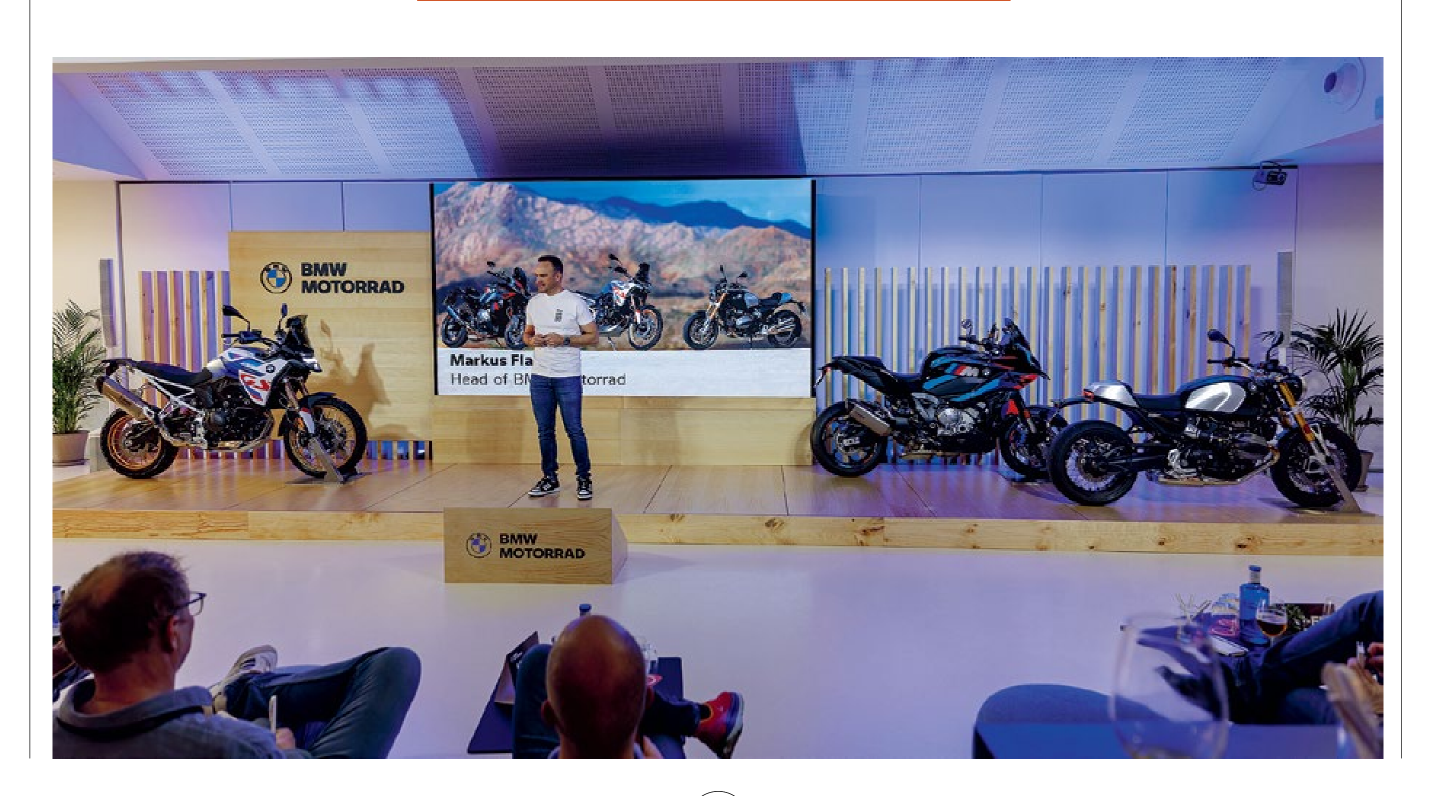
– MISTER FLASCH, molti dei suoi dipendenti hanno una forte cultura motociclistica, che si riflette nella loro passione per il lavoro e per il prodotto. Lei è relativamente nuovo in questo mondo a due ruote: che tipo di cultura motociclistica porta con sé nel nuovo incarico?
«Già da adolescente avevo una Vespa 50 Special blu del '79, che era stata personalizzata, ma era in pessime condizioni. Nel mio garage ci sono diverse moto d'epoca italiane e negli ultimi anni ho partecipato a diversi eventi in pista e ho fatto molti viaggi lunghi in moto».
– In qualità di Amministratore Delegato di BMW M GmbH, ha fuso l'azienda con BMW Motorsport dichiarando: "l'integrazione è importante perché molti giovani sono ancora entusiasti delle corse". Come difenderebbe le corse in un talk show?
«Prima di tutto le corse sono uno sport e gli atleti sono dei modelli per i giovani. In secondo luogo, per me le gare in pista hanno qualcosa delle battaglie dei gladiatori del passato e delle loro storie eroiche che affascinano ancora oggi. Penso quindi che le corse siano senza tempo e che esercitino ancora oggi un grande fascino».
– "Brand" era una delle parole preferite del suo predecessore, il dottor Schramm. Lei ha preso le redini di BMW Motorrad nell'anno del più grande successo e del suo centenario, quali sono le sue ambizioni per i prossimi anni?
«Prima di tutto, voglio continuare sulla strada del successo e non cambiare nulla solo per il gusto di cambiare, ma per rendere un buon marchio ancora migliore. Un aspetto importante del mio lavoro sarà il costante rafforzamento del marchio, ma anche l'attenzione alla comunità globale».
– Parola chiave "cambiamento": grazie alla sua decisione, i BMW Motorrad Days 2024 non si svolgeranno più a Berlino, ma nuovamente a Garmisch. Cosa pensa della presenza di BMW all'EICMA di Milano?
«Il mio primo viaggio di lavoro mi ha portato all'EICMA nell'autunno del 2023 e lì ho visto molti dei nostri modelli negli stand dei nostri partner, ma non nei nostri. In futuro, torneremo all'EICMA insieme a BMW Motorrad Italia».
– Nel suo ufficio c'è una BMW MotoGP degli anni 2010. Continuerà a focalizzarsi sulle competizioni "cliente" come i suoi predecessori o si concentrerà maggiormente sulle corse di alto livello?
«Abbiamo una strategia per le corse, stiamo avendo sempre più successo nel WSBK (Campionato Mondiale Superbike) e ora abbiamo probabilmente il miglior pilota sotto contratto. Prima di tutto, cercheremo di avere il massimo successo nel

RIPORTARE i BMW Motorrad Days nella storica sede di Garmisch e le moto bavaresi all'EICMA di Milano. L'incarico di Markus Flasch (nella pagina a fianco) inizia nel solco del cambiamento.





ASPETTIAMOCI NOVITÀ. UN PORTAFOGLIO DI MODELLI SEMPRE PIÙ AMPIO E ATTRAENTE È UNO DEI PUNTI CARDINE NEI PROGRAMMI A LUNGO TERMINE DELLA CASA BAVARESE



UNA STRATEGIA che si ispira al mondo auto (basti pensare alla BMW X5), quella di associare l'iconica sigla racing "M" a mezzi di derivazione non necessariamente sportiva come la crossover S 1000 XR.



WSBK, come è appropriato per il marchio BMW Motorrad, e allo stesso tempo valuteremo molto attentamente se altre classi e formati hanno senso per noi».

– Come valuta l'ingresso di due vostri concorrenti nel motocross, una disciplina completamente nuova per queste aziende?

«Non conosco le strategie di queste aziende, ma quando vedo che gli altri si spingono sempre di più nel fuoristrada, è in qualche modo lusinghiero per noi, perché abbiamo alcuni prodotti che hanno un forte appeal nel settore del fuoristrada e dell'avventura».

– BMW MOTORRAD si sta concentrando più che mai sul top di gamma con le versioni M, il che è certamente logico per una superbike, ma cosa ha spinto la vostra azienda ad applicare il concetto M anche alla S 1000 XR?

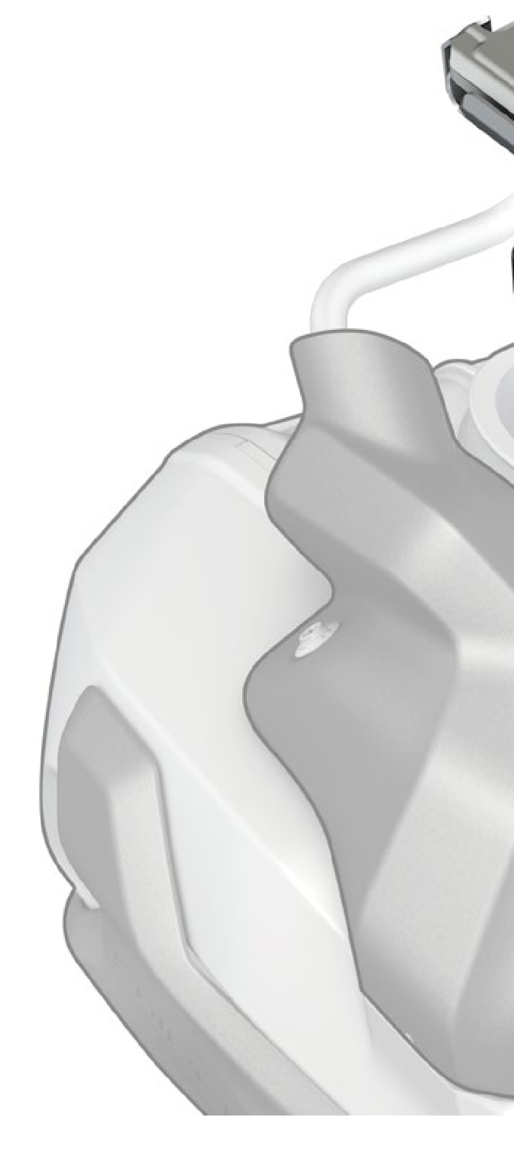
«Il logo M si trova anche su una X5, per esempio, e non solo su veicoli direttamente ispirati alle corse, come una M3. Una BMW X5 M accanto a una M 1000 XR sarebbe l'immagine che userei per spiegare la strategia di successo del prodotto».

– La nuova R 12 nineT è affascinante sotto molti aspetti. Qual è la caratteristica più evidente della moto?

«In primo luogo, la tipicità e l'autenticità di BMW Motorrad, con l'allestimento molto ridotto del leggendario boxer, senza fronzoli e con la possibilità di personalizzare la moto. Il veicolo è stato deliberatamente progettato in modo da poter sfogare la propria creatività con gli accessori, così da trasformare la nineT in maniera molto personale».

– GS 1300, GS 900, R 12, M-XR, CE 02: in 6 mesi avete dato vita a modelli importanti in vari segmenti. C'è una particolare strategia dietro a tutto questo? Non vi mette sotto pressione per la stagione 2025?

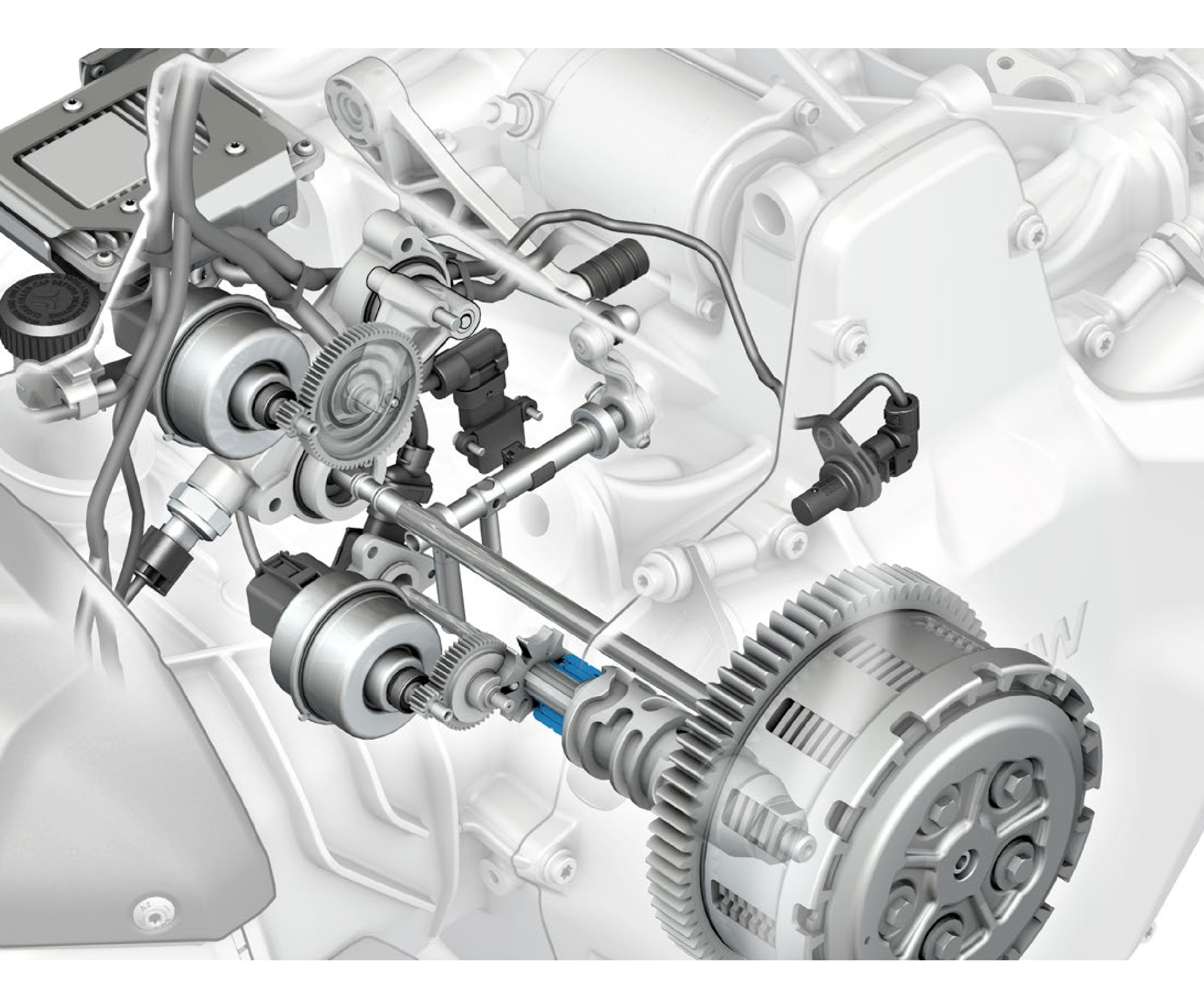
«No, affatto. Abbiamo una strategia di prodotto molto chiara a lungo termine e continueremo a presentare molti nuovi modelli in futuro. Il nostro portafoglio è più ampio e più attraente di quello di qualsiasi altro concorrente, e lo considero un punto di forza e non qualcosa che ci mette sotto pressione».



SMOOTH OPERATOR

A PARTIRE DALLA SECONDA METÀ DEL 2024, BMW OFFRIRÀ UN SISTEMA DI CAMBIO ASSISTITO PER LA TRASMISSIONE DELLA R 1300 GS, CHE POTRÀ ESSERE UTILIZZATO IN MANIERA COMPLETAMENTE AUTOMATICA. LA MANO DELLA FRIZIONE, COSÌ, NON AVRÀ PIÙ NULLA DA FARE

di **KLAUS NENNEWITZ**



B MW ha recentemente presentato un nuovo cambio servoassistito sulla R 1300 GS in occasione di un evento all'Enduropark di Hechlingen in Germania. Con il sistema ASA "Automated Shift Assistant", non c'è più la leva della frizione sul manubrio, ma rimane la leva del cambio a pedale. Durante la progettazione del nuovo motore Boxer con cambio integrato erano già stati previsti gli spazi sufficienti per ospitare i componenti aggiuntivi che si occupano del cambio delle marce. Dall'esterno non sono visibili modifiche al carter motore, il cuore del nuovo sistema è la frizione automatizzata, che viene azionata tramite un attuatore elettrico in combinazione con una bielletta ed una ruota dentata, il pilota non può più intervenire sulla frizione tramite una leva manuale. La stessa tecnica viene applicata per il tamburo del cambio: anche questo è controllato da un servomotore, che avvia la rotazione tramite una ruota dentata. Questi complessi processi sono gestiti da una centralina elettronica dedicata, che elabora le informazioni ricevute sulle condizioni di guida e sui dati della moto.
In modalità manuale M (selezionabile tramite un pulsante sul manubrio), tuttavia, le marce possono ancora essere selezionate utilizzando la tradizionale leva del cambio a pedale. Ma questa non interviene più direttamente sul tamburo del cambio, ma tra-



smette il segnale all'unità di controllo, che a sua volta attiva gli attuatori per effettuare il cambio di marcia. Se la moto viene utilizzata in modalità D (Drive), i cambi di marcia vengono attivati automaticamente in base alle condizioni di guida. La selezione della marcia successiva dipende essenzialmente dal regime del motore, dalla posizione dell'acceleratore, dall'angolo di inclinazione e dall'applicazione del freno. La selezione delle marce viene adattata secondo il riding mode selezionato (Rain, Dynamic, Enduro...) e le caratteristiche desiderate dal propulsore da parte del pilota. In modalità D, il pilota può richiedere un cambio di marcia in qualsiasi momento utilizzando il comando a pedale senza uscire dalla propria modalità D.
L'azionamento della frizione nella fase di partenza è completamente gestito dall'ASA, che regola il regime del motore in base alla posizione della manopola del gas per consentire un'accelerazione controllata. In fase di arresto, la frizione viene aperta prima che il motore raggiunga il regime minimo, per evitare che il motore si spenga a causa di una marcia sbagliata. BMW dichiara un peso aggiuntivo di circa 2,1 kg per il sistema completo, il che lo rende notevolmente più leggero del DCT di Honda, mentre i due marchi sono alla pari in termini di prezzo aggiuntivo: circa 1.000 euro.

UNA R 1300 GS equipaggiata con questo sistema di trasmissione era disponibile durante la presentazione preliminare al BMW Enduropark. Dall'esterno si notavano la mancanza della leva frizione e la presenza di un pulsante all'estremità sinistra del manubrio per la preselezione della modalità di guida D o M. Dietro le protezioni del motore si vede il piccolo contenitore del liquido idraulico per la frizione.
Non abbiamo potuto guidare personalmente la moto, ma il Product Manager Reiner Fings ci ha dimostrato il funzionamento. La moto è partita con il collaudatore in maniera regolare e dolce e, osservata da lontano, i cambi di marcia sono stati estremamente fluidi sia in modalità manuale che automatica. Non è stato possibile individuare alcuna stranezza, come giri eccessivi in partenza o rumori particolari durante i cambi di marcia, e non è stata percepita alcuna differenza rispetto ai cambi di marcia con un collaudatore esperto. Anche nelle partenze in salita su ghiaia smossa o nelle accelerazioni in fuoristrada, i cambi di marcia sono stati armoniosi e con passaggi dolci, come se un occhio magico fosse in grado di riconoscere con precisione il terreno e



le ambizioni del pilota. Durante dei passaggi in stile trial a passo d'uomo su ostacoli off-road è risultato chiaro che la guida senza frizione rende molto più facile l'utilizzo della GS in fuoristrada. Per i piloti non esperti, questa tecnologia renderà sicuramente più semplici le escursioni off-road.
Con uno sforzo relativamente ridotto, BMW è riuscita a progettare un nuovo sistema di trasmissione per il motore Boxer che funziona a tutti gli effetti come un cambio automatico. Non richiede affatto la leva della frizione manuale e, se necessario, le marce possono essere preselezionate convenzionalmente con il piede. Anche se vengono aggiunti ulteriori, nuovi pezzi al motore, non ci dovrebbero essere delle preoccupazioni per l'affidabilità della moto, in quanto sono componenti dell'industria automobilistica provati e testati milioni di volte, come servomotori, attuatori e sensori, nonché la centralina aggiuntiva.
Solo una prova approfondita permetterà di dare un giudizio definitivo, e sarà interessante il "disinnesto" del motore a basse velocità in fuoristrada, quando il freno motore viene "staccato". Perché questo è un aspetto dei sistemi di cambio automatico, come per esempio sul DCT della Honda, che può riservare delle sorprese durante la guida più spinta in fuoristrada. Resta inoltre da verificare quanto sia facile far derapare una

IN ALTO e in azione, Reiner Fings, responsabile del prodotto, che ci ha illustrato il funzionamento dell'ASA.





SOPRA, il tasto magico, la funzione M (manuale), dove le marce possono ancora essere selezionate tramite la tradizionale leva del cambio a pedale e D (drive) per la modalità automatica. La presentazione è stata presso il BMW Enduropark di Hechlingen.

GS su una pista di ghiaia da mani esperte, quando non è più possibile dare un piccolo strattone alla leva della frizione per far slittare spontaneamente la ruota posteriore.

COME FA la Honda col DCT, sarebbe auspicabile un interruttore a bilanciere sul manubrio per la selezione manuale delle marce, dato che il cambio di marcia con il piede è in realtà un compito più arduo rispetto all'utilizzo della frizione con la mano sinistra; i giapponesi hanno implementato il sistema "cambio automatico" in modo più coerente sotto questo aspetto. Forse BMW non voleva spaventare i clienti tradizionali con troppe innovazioni e quindi ha lasciato una delle due leve?
Quando si parla di trasmissioni automatiche sulle moto moderne, lo spirito pionieristico è spesso attribuito a Honda con il DCT (Dual Clutch Transmission), che la Casa giapponese aveva introdotto per la prima volta su un modello di serie con la VFR 1200 F nel 2010. Tuttavia, l'Aprilia Mana 850 con motore bicilindrico a V della Piaggio, derivato dallo scooter Gilera GP 800, era già disponibile due anni prima. Questa motorizzazione utilizzava una trasmissione CVT (Continuously Variable Transmission) con due coppie di pulegge coniche, attraverso le quali una cinghia trapezoidale in tensione trasmetteva la potenza motrice. Le pulegge anteriori venivano regolate assialmente da un servomotore elettrico per modificare i rapporti di trasmissione, simulando con precisione la funzionalità di una trasmissione automatica a sette velocità. In modo "manuale", le marce potevano essere selezionate tramite una leva a pedale o dei bottoni sul manubrio.

HONDA, INVECE, raccolse l'esperienza con la trasmissione "seamless" delle corse per presentare il DCT con la doppia frizione per la prima volta sulla VFR 1200 nel 2010, ora ci sono diversi modelli Honda in vari segmenti con questa tecnologia. La caratteristica più importante: le marce possono essere cambiate senza interrompere la forza di trazione sulla ruota posteriore a pieno carico. Il DCT elimina completamente la leva frizione e quella del cambio, in modalità automatica (sono disponibili diversi programmi) il pilota deve solo accelerare, a tutto il resto ci pensa l'elettronica, ora regolata in modo molto fine e preciso. Recentemente, Honda ha presentato anche il sistema E-Clutch dove l'aziona-

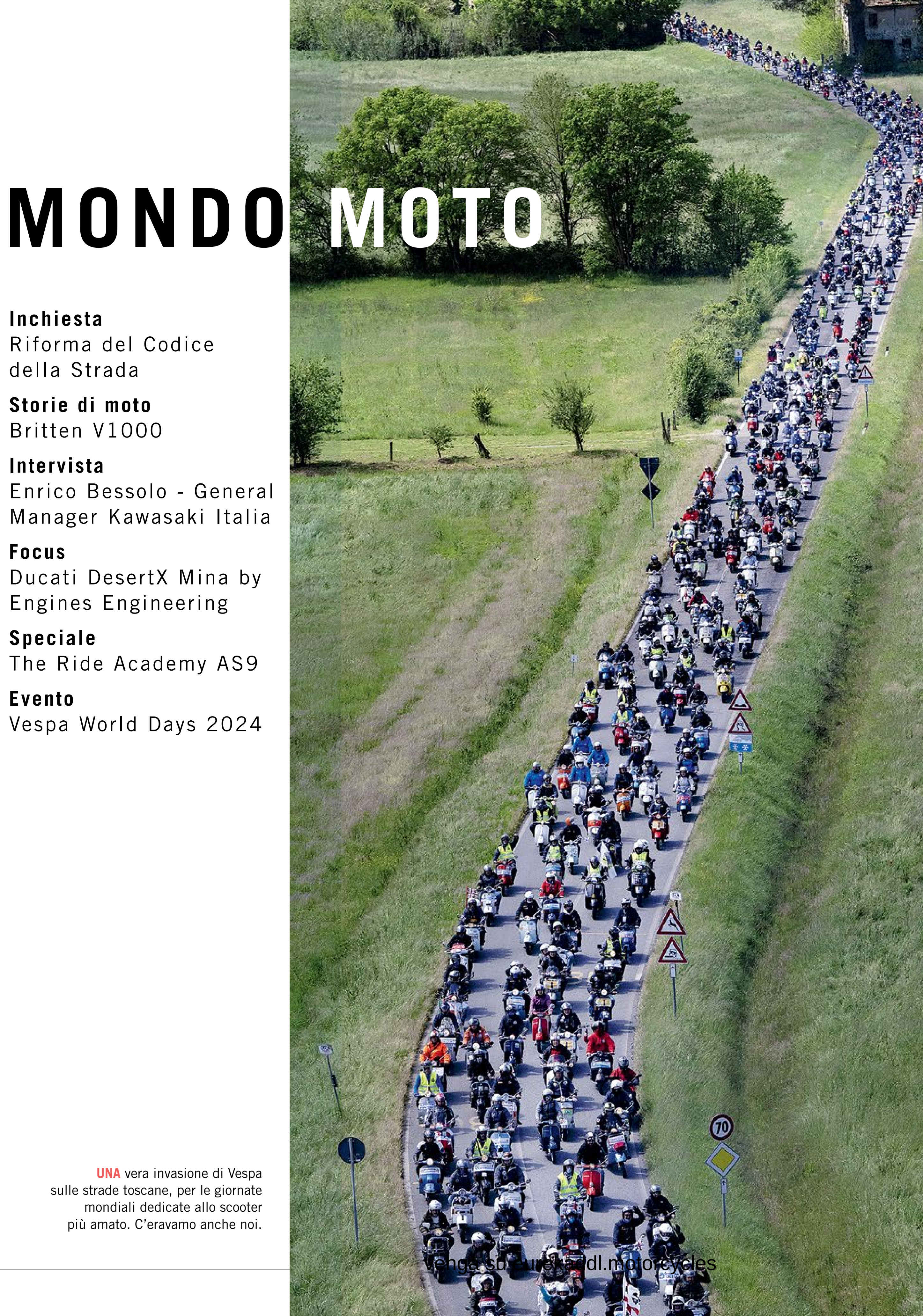




mento automatico della frizione consente di partire, fermarsi e cambiare marcia senza utilizzare la leva della frizione. È sufficiente accelerare o azionare la leva del cambio, tuttavia, la leva della frizione rimane inalterata e può essere utilizzata normalmente.
Non ci sono dubbi su quella che potrebbe essere la risposta del mercato al sistema ASA di BMW; soprattutto i mototuristi a lungo raggio apprezzeranno questo nuovo sistema di trasmissione. Tuttavia, i possessori delle altre BMW dovranno avere pazienza: difficilmente i nuovi componenti potranno essere inseriti in un carter motore esistente, poiché ciò richiederebbe una progettazione ad hoc dell'unità di trasmissione...



MONDO MOTO



UNA vera invasione di Vespa sulle strade toscane, per le giornate mondiali dedicate allo scooter più amato. C'eravamo anche noi.

CHE PASTICCIO!

IL GOVERNO STA PORTANDO ALL'APPROVAZIONE UNA RIFORMA DEL CODICE DELLA STRADA INTORNO ALLA QUALE SONO SORTE MOLTE POLEMICHE. L'IMPRONTA È SICURAMENTE REPRESSIVA, MA NON MANCANO LE CONTRADDIZIONI, COME QUELLA CHE RISCHIA DI FAR PASSARE PER SOGGETTI SOTTO EFFETTO DI STUPEFACENTI, PERSONE CHE ASSUMONO LEGITTIMAMENTE FARMACI...

di **RICCARDO MATESIC**



AL MOMENTO in cui scriviamo, l'Ottava Commissione del Senato (Ambiente, Transizione Ecologica, Energia, Lavori Pubblici, Comunicazioni, Innovazione Tecnologica) sta lavorando alla riforma del Codice della Strada, che potrebbe entrare in vigore anche prima dell'estate. Voluto dal Ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, il progetto di legge ha già passato la votazione della Camera dei Deputati, il 27 marzo scorso, non senza polemiche.
Iniziamo da uno degli aspetti più controversi: c'è una forte stretta sulla guida sotto effetto di stupefacenti o di sostanze psicotrope, quelle che alterano il normale stato psichico di un individuo, categoria nella quale rientrano molti farmaci. Le sanzioni sono molto pesanti, e comprendono la revoca della patente, che può essere nuovamente conseguita dopo un periodo minimo di 3 anni. Potrebbe non esserci nulla da obiettare, se non fosse che la modifica introdotta dal testo di legge in discussione va a cancellare la valutazione dello stato di alterazione, un passaggio fondamentale per decidere se una persona sta guidando sotto l'effetto di sostanze.

PER APPROFONDIRE, abbiamo interpellato il dottor Elio Santangelo, dirigente medico presso la SC (UCO) Medicina Legale dell'Azienda Sanitaria Universitaria Giuliano Isontina.
Queste le sue parole: *«Con la riforma del Codice della Strada attualmente in discussione, se il testo approvato dalla Camera dei Deputati sarà confermato, ai fini della contestazione della condotta di cui all'art. 187* (guida in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti, n.d.r.) *sarà previsto come unico parametro l'accertamento della guida "dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope". Questo, di fatto, elimina la necessità di verificare dal punto di vista clinico la sussistenza o meno dello stato di alterazione psico-fisica del guidatore che, ad oggi, rappresenta uno dei requisiti per la configurazione della condotta di reato. Va precisato che lo stato di alterazione deve risultare essere conseguente (in nesso di causa) all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, la cui ricerca dovrebbe essere eseguita su una idonea matrice biologica in grado, potenzialmente, di dare prova dell'attualità degli effetti sul guidatore».*
«Se verrà confermato il testo in di-



PIÙ severità per chi guida sotto effetto di sostanze. Giusto, ma non mancano nella riforma aspetti controversi.







scussione, per configurare la condotta di reato sarà quindi sufficiente la sola dimostrazione della pregressa assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, tra le quali, è opportuno ricordare, sono ricomprese tanto sostanze illegali quanto sostanze lecitamente prescrivibili a fini terapeutici».

– Che risvolti potrà avere questa modifica?

«Eliminare la fase di accertamento dello stato di alterazione psico-fisica, lasciando come unico requisito per la configurazione della condotta la sola rilevabilità in un liquido biologico di dette sostanze, rende del tutto irrilevante il fatto che il soggetto, nel momento in cui si trovi alla guida, stia o meno sperimentandone gli effetti. Quindi il reato potrebbe venirsi a configurare anche nei casi in cui, ad esempio, un soggetto dopo aver assunto un farmaco psicoattivo lecitamente prescritto (a titolo esemplificativo benzodiazepine, sostanze analgesiche oppiacee…), esauriti gli effetti potenzialmente negativi dello stesso, dovesse guidare e risultare positivo a un accertamento tossicologico. In questo specifico contesto, stabilire a priori a distanza di quanto tempo un eventuale test possa risultare negativo dopo l'ultima assunzione del farmaco risulta essere un compito altamente difficoltoso. Tale affermazione tiene in considerazione anche situazioni in cui l'assunzione di tali terapie può perdurare per giorni o anche più, determinando un possibile accumulo e persistenza di un dato farmaco nel corpo e, di conseguenza, influenzando i tempi di eliminazione e di rilevabilità dello stesso nei liquidi biologici. D'altra parte la medesima difficoltà di previsione interesserà ragionevolmente anche il medico prescrittore del farmaco. È importante inoltre evidenziare che l'assunzione di tali tipologie di farmaci, ancorché in presenza di una prescrizione medica, non costituisce di per sé stessa per il guidatore una sorta di esimente circa il fatto di poter essere chiamato a rispondere della condotta sopra menzionata».

«Merita ancora essere ricordato che tutto quanto sopra esposto potrà interessare sia chi già è detentore di patente di guida, sia chi ancora non lo è. Infatti con la riforma dell'art. 187, nel caso del minore di anni 21 che non abbia la patente, per il quale sia stato accertato il reato o che si sia rifiutato di sottoporsi ai controlli, il conseguimento della patente risulta precluso (anche nel caso di conversione di pa-

DOPO l'approvazione alla Camera, la riforma del Codice della Strada è approdata in Senato e potrebbe diventare legge prima dell'estate. Nella pagina a fianco, l'esperto che abbiamo consultato, dottor Elio Santangelo.







tente estera), sino al compimento dei 24 anni».

– L'attuale Codice della Strada, con previsione di provvedere all'accertamento dello stato di alterazione psico-fisica, si è dimostrato sufficientemente valido, fino a oggi, dal suo punto di vista?

«Come in precedenza accennato ci sono anzitutto due elementi che devono essere presi in considerazione: lo stato di alterazione psico-fisica e la prova dell'assunzione di sostanze in grado, appunto, di determinare tale condizione. In primo luogo va rilevato che non si è dato seguito in passato, né attualmente, a definire in modo preciso cosa debba intendersi per "stato di alterazione psico-fisica", né a quali modalità di accertamento fare riferimento. Sono stati pubblicati in passato alcuni documenti di indirizzo finalizzati a definire tale ambito. Tra i più recenti vanno segnalati quelli del Ministero dell'Interno del febbraio 2019, "Linee Guida per i controlli su strada relativi alle condotte previste dagli artt. 186 e 187 del Codice della Strada", comprendenti anche indicazioni in merito alle modalità di accertamento tossicologico, e dell'aprile dello stesso anno, quando è stato pubblicato un documento a integrazione delle stesse, riportante una "Scheda Clinica di valutazione dello Stato Psico-Fisico" da utilizzare per valutare il guidatore. Tuttavia, pur a fronte di tali interventi, le modalità di accertamento non risultano attualmente uniformi nei differenti contesti in cui possono essere condotte, ad esempio su strada o presso differenti strutture ospedaliere, con potenziale difformità di applicazione della norma e valutazione di singoli casi».

«Inoltre, sempre in merito alla configurazione della specifica condotta, va precisato che, relativamente agli accertamenti tossicologici non è stabilita una lista delle sostanze da indagare, anche perché le tabelle ministeriali relative alle sostanze sono soggette a continuo aggiornamento, né esistono dei "valori soglia" di concentrazione stabiliti per legge, atti a identificare con esattezza la positività/negatività del test e/o l'eventuale correlazione con la sussistenza di uno stato di alterazione psico-fisica del guidatore. Sul punto è utile citare, invece, il contesto normativo norvegese nel quale, accertata l'eventuale presenza di specifiche sostanze (illecite e farmaci) oltre valori stabiliti in base a determinati gradi di compromissione che comportano, il guidatore può andare incontro alle specifiche sanzioni previste. Si deve anche precisare che, per quanto specificamente attiene al caso di assunzione di farmaci e guida, la norma prevede che il guidatore, risultato positivo all'accertamento tossicologico di un farmaco prescritto, assunto secondo le dosi indicate e che non si trovi in condizione di alterazione, non venga incriminato. Quando invece, nelle stesse condizioni, si evidenzi un significativo stato di alterazione a carico del conducente, nella fase giudiziaria è prevista la valutazione di un farmacologo clinico».

– CHE VALUTAZIONE può dare dei test tossicologici?

«L'art 187, tra l'altro, fa esplicito riferimento al fatto che una o più sostanze stupefacenti o psicotrope debbano essere rilevate in un liquido biologico. La rilevabilità di una data sostanza dipende da molteplici fattori, correlati alle caratteristiche della sostanza stessa, del soggetto assuntore e delle modalità di assunzione, nonché del liquido biologico esaminato con riferimento al periodo temporale (ore-giorni-settimane) di permanenza della sostanza e/o dei suoi metaboliti presenti nello stesso. Ad esempio, nel caso di accertamento eseguito su sangue o saliva è possibile rilevare la presenza di una determinata sostanza, indicando, al contempo, la possibilità (da verificare con l'accertamento clinico)

NUOVE regole sono previste anche in materia di autovelox: pene più severe ma possibili limitazioni in fatto di controlli.





CONTRADDIZIONI: AL MOMENTO, IL DISEGNO DI LEGGE SUL NUOVO CODICE DELLA STRADA SEMBRA CONTENERNE PIÙ DI QUALCUNA

che il guidatore ne stia sperimentando gli effetti. Va tuttavia precisato che, proprio nel caso di analisi condotte su campione di saliva, il tempo di rilevabilità di determinate sostanze potrebbe variare notevolmente e sussistere, in taluni casi, anche a distanza di 24 ore o più dopo l'ultima assunzione, senza significare necessariamente che il soggetto ne stia ancora sperimentando gli effetti».

«Se invece si dovesse considerare una positività accertata su di un campione di urina, anche in base a numerose sentenze pubblicate, questa sarebbe idonea a indicare che è il soggetto ha assunto la sostanza, ma non che tale positività, di per sé, indichi la sussistenza di uno stato di alterazione psico-fisica, dovendo infatti considerare che l'eliminazione di determinate sostanze attraverso l'urina può persistere anche per lungo tempo dopo la cessazione degli effetti sul soggetto».

– Intravede altre possibili criticità che potrebbero emergere in futuro?

«Oltre a quanto già in precedenza argomentato, va rilevato il fatto che con le nuove previsioni normative, nel caso in cui il guidatore sia chiamato a rispondere dei reati previsti dagli artt. 589-bis (Omicidio stradale o nautico) e 590-bis (Lesioni personali stradali o nautiche gravi o gravissime) rimarrebbe invece la necessità di dimostrare la sussistenza dello stato di alterazione psico-fisica, dimostrazione che attualmente risulta ancora caratterizzata dalla mancanza di una standardizzazione metodologica a livello nazionale».

TORNIAMO alla nostra analisi del progetto di legge, per segnalare norme più severe anche per chi si fa cogliere alla guida con un tasso alcolico troppo elevato. Dagli 0,8 g/l in su arriverà l'annotazione "alcol zero" sulla patente, alla quale si accompagnerà l'obbligo di guidare per 2 o 3 anni veicoli dotati di alcolock, che per le moto

però non ci risulta esista. Aumentano anche gli anni di carcere per chi, in preda all'alcol, causa incidenti mortali o con lesioni gravi.
Uno spunto interessante sono invece le sospensioni brevi della patente previste per una serie di infrazioni, che vanno dalla guida contromano al sorpasso dove vige il divieto, dalla mancata precedenza al passaggio con il rosso, dal passaggio sotto le sbarre del passaggio a livello al mancato rispetto della distanza di sicurezza, dal mancato uso di casco, cintura di sicurezza o lenti alla mancata precedenza ai pedoni. In tutti questi casi è prevista la sospensione della patente per 7 giorni se il guidatore ha un punteggio compreso fra 10 e 19 punti, e per 15 giorni se ha meno di 10 punti. Nessuna sospensione dai 20 punti in su.
In Italia, però, ci sono solo 818mila guidatori che hanno meno di 20 punti, a fronte di 34 milioni di patentati! Le sospensioni brevi saranno veramente per pochi.



POLEMICHE forti ci sono anche intorno al tema dei controlli di velocità, perché, se si prenderanno due o più velox nell'arco di un'ora, su strade che fanno capo a una stessa amministrazione, se ne pagherà solo uno, quello più alto, maggiorato di un terzo. Verrà poi aumentata la multa per chi in città supera il limite di un valore compreso fra i 10 e 40 km/h. Dai 173 euro attuali si passa a una sanzione di 220 euro, con sospensione della patente da 15 a 30 giorni. Tutto per soli 10 km/h più, magari, del diffusissimo limite a 30?
A tranquillizzarci arriverà a breve un decreto già pronto che impedirà di fare controlli con postazioni fisse sulle strade urbane dove il limite è inferiore ai 50 km/h, perché sarà tassativa la contestazione immediata. Stessa cosa sulle strade extraurbane dove vigano limiti inferiori a quelli prescritti per la tipologia di strada di almeno 20 km/h. Facciamo un esempio? Sulle strade extraurbane principali la velocità massima non può eccedere i 110 km/h: quando il nuovo decreto sarà promulgato, su tali strade non si potranno più piazzare postazioni automatizzate dove il limite imposto sarà inferiore ai 90 km/h, salvo specifiche e motivate deroghe.
Al di là della possibile antipatia per i Velox, in questo modo su moltissime strade non si potranno più fare controlli. E paradossalmente sarà proprio su quelle dove – a volte a ragione, a volte immotivatamente – vigono limiti di velocità più bassi.

CONTRADDIZIONI: il nuovo Codice ne contiene molte. In qualche caso introduce degli ammorbidimenti, come quando dice che nell'arco di 24 ore si può essere multati solo una volta per l'accesso alle ZTL e alle aree pedonali. Così una volta presa una multa si potrà circolare impunemente tutto il giorno. Dall'altra parte, però, viene liberalizzato l'utilizzo delle apparecchiature fotografiche e video anche per violazioni del Codice della Strada sinora non contemplate, e per le quali quella specifica apparecchiatura può non essere omologata: basta che l'immagine della violazione sia valutata in tempo reale da un agente di polizia.
Parliamo di moto. Attenzione all'interfono. È tollerato, ma il Codice vieta la cuffiette e tutti i dispositivi che impediscono l'udito anche solo su un orecchio. In questo caso la multa dai 165 euro attuali salirà a 250 euro, con sospensione della patente da 15 giorni a 2 mesi. Le stesse sanzioni di chi usa lo smartphone alla guida.
Novità anche per chi guida con il cosiddetto foglio rosa: sarà vietato trasportare un passeggero. E la multa, 100 euro, colpirà anche chi siede dietro.
Interessante l'istituzione dell'obbligo per i costruttori di veicoli di segnalare chi non si presenta alle campagne di richiamo. Utile, peccato che valga solo per auto e mezzi più grandi, e abbiano dimenticato le moto. Forse non pensano che i richiami possano essere importanti anche per noi? Di moto però si sono ricordati, aumentando i casi di divieto di sosta e facendo crescere le multe, a 41 euro per i ciclomotori ed a 87 per le moto. Ma le autostrade apriranno ai mezzi sopra i 120 cm^3, se con motore termico, o pari ad almeno 6 kW se elettrici.



SOGNI DI GLORIA

IL PROGETTO VISIONARIO DI JOHN BRITTEN PER SFIDARE LE GRANDI CASE NELLA BOT: MOSTRUOSA E VINCENTE. NE COSTRUÌ SOLO DIECI ESEMPLARI

di DARIO BALLARDINI

SARÀ PERCHÉ i neozelandesi hanno i piedi al posto della testa – sono loro stessi a definirsi “Down under”, “sottosopra” – fatto sta che gli uomini agli antipodi davvero hanno idee fuori del comune. Come Burt Munro, il protagonista del film “Indian, la grande sfida”, che dedicò la sua vita all’elaborazione di una Indian Scout del 1920 conquistando numerosi record mondiali di velocità, l’ultimo a 68 anni,



quando il suo gioiello ne aveva 47. Come John Britten, gettatosi anima e cuore nella moto cui aveva dato il suo nome. Un progetto leggendario che sovvertì la tecnica di quei tempi e si fece onore in tutto il mondo. Il suo creatore era bello, ricco, aveva sposato la modella Kirsteen Price strappandola alle copertine di Vogue e Marie Claire, e aveva tre figli graziosissimi: Sam, Isabelle e Jessica. Non gli mancavano gli interessi ma quel progetto lo aveva stregato, e stregò molti altri. Soprattutto quando videro i risultati in pista. La Britten V1000 era fatta da un manipolo di appassionati ma andava più forte delle Ducati e delle Harley-Davidson ufficiali che correvano nella BOT, nella Sound of Thunder e nel campionato BEARS (British European American Racing Series), vinse molte volte tra le bicilindriche, nel 1995 ottenne primo e secondo posto nel Mondiale BEARS, conquistò il campionato neozelandese Superbike 1996/1997 e più volte si impose a Daytona, nelle gare di contorno alla 200 Miglia o nel campionato AHRMA.

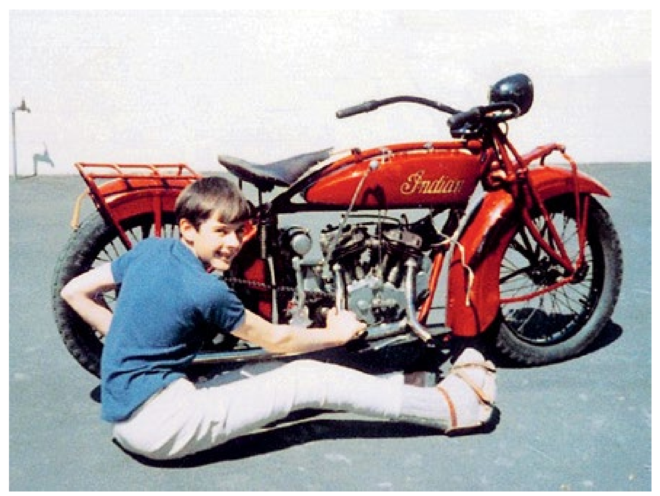
A spingere John Britten non era la fame di risultati. Quelli erano "solo" la conseguenza logica di idee straordinarie, di soluzioni all'avanguardia. Si trattava piuttosto di un vulcano che doveva dare sfogo alla sua genialità.

«La progettazione di motociclette è iniziata per me come un hobby e mi piace semplicemente dimostrare che un singolo può competere con aziende multimilionarie – disse spiegando

la sua filosofia. – *Nella produzione di serie non è possibile perché la loro disponibilità economica è irraggiungibile, ma si può fare nelle corse: la Cardinal Britten è stata riconosciuta come la moto a quattro tempi più veloce del mondo».* La sua moto, quanto meno in alcune categorie, ha battuto le Case ufficiali ed ha pure stabilito alcuni primati di velocità. Il segreto? La mente di un genio capace di rompere tutti gli schemi per esplorare soluzioni mai viste prima, che hanno fatto scuola anche nel Motomondiale. E una incredibile capacità di coinvolgere amici e collaboratori in un'avventura coraggiosa all'inverosimile. Cavalieri senza macchia, senza paura e pure con pochi soldi a disposizione. Perché John Britten era un sognatore con i piedi per terra, era disposto a sacrificarsi e investire per il suo sogno ma non ad andare in rovina. *«Questo è il mio hobby, non la mia vita* – ebbe a dire – *sono totalmente sottocapitalizzato».*
Però *«lavorava 24 ore su 24 per giorni interi* – ricorda l'amico di lunga data Kit Ebbett – *facendo dei pisolini su un cartone schiacciato sul pavimento di cemento vicino alla motocicletta quando era troppo stanco per lavorare».*
«È stato il lavoro più duro con cui mi sia confrontato in vita mia – gli fa eco il meccanico Tim Stewart, che fu uno dei suoi collaboratori – *ma John ti faceva venire la voglia di avere successo con lui e sentivi che quelle moto erano parte di te. Lo rifarei domani se potessi!».*

NON ERA il primo esperimento di Britten, che aveva iniziato a giocare con i motori sin da bambino. Era nato il 1. agosto 1950, si costruiva go-kart con casse da imballaggio e a 12 anni aveva risparmiato a sufficienza per comprarsi un motore da montarvi sopra; a 13, insieme all'amico Bruce Garrick, avevano trovato il rottame di una motocicletta e l'avevano restaurata totalmente.
Quando iniziò a correre nelle gare locali, poco più che ventenne, ben presto decise di farsi la moto da solo, insoddisfatto delle prestazioni della sua Ducati. Era il 1986, si costruì in casa un telaio a traliccio e vi montò un motore Denco, costruito in Nuova Zelanda. Siccome si dimostrarono inaffidabili entrambi, motore e telaio, il nostro Archimede Pitagorico si risolse a rifare tutto da capo. Questa volta usando soluzioni avveniristiche. Con una pistola per colla a caldo e un rotolo di filo metallico costruì artigianalmente la base su cui modellare la scocca in fibra di carbonio e kevlar, fissata direttamente alle teste e al perno del forcellone, che era infulcrato nel motore. Il bicilindrico a V di 60° sfruttava diverse parti del motore Denco ed era l'archetipo da cui poi si sarebbe sviluppato il motore Britten vero e proprio.
Il debutto avvenne nel 1987, in una gara locale della categoria BEARS, ma c'era bisogno di più cavalli e le teste Ducati vennero sostituite da altre progettate ex novo; addirittura vennero cambiate le misure di alesaggio e corsa passando da 87 x 84 mm a 94 x 72 mm. Con la nuova configurazione era tutta un'altra musica e quello stesso anno la moto vinse la prova di velocità BEARS a Canterbury, replicando poi nel 1987, 1989 e 1990, toccando i 247,80 km/h, mentre nel 1988





JOHN BRITTEN da ragazzo con il go-kart autocostruito e la vecchia moto restaurata da solo, e da grande, con il suo gioiello. Aveva sposato la modella Kirsteen Price.





Gary Goodfellow la portò al successo in due gare su tre a Dunedin; nella terza cadde per grippaggio del cambio.
Nel 1989 la prima uscita all'estero. Il prototipo venne iscritto alla Daytona Pro Twins ma i tempi non erano maturi e nemmeno la squadra: in Florida scoprirono che era richiesta la marmitta e la ricavarono da una lattina di fagioli riempita di buchi, alle verifiche tecniche i commissari lasciarono passare la moto per compassione. Comunque non andò lontano perché si fermò alla prima curva.
Eppure John Britten ci credeva, si rimise al tavolo da disegno e l'anno dopo la squadra si presentò con due moto; tagliarono il traguardo in quinta e in ottava posizione, nonostante problemi con i computer di bordo che controllavano il carburante e l'accensione. Ma la strada era quella giusta.
Nel 1991 Goodfellow, che si era portato una Britten in Canada e vi aveva lavorato per diversi mesi con il meccanico neozelandese Colin Dodge, vinse diverse gare e stabilì un nuovo record sul giro a Seattle.

NEL FRATTEMPO il papà di John era morto e lui si era trovato sulle spalle l'importante azienda di famiglia. Adesso aveva molto meno tempo da dedicare ai suoi sogni, ma nessuna voglia di rinunciarvi. Così nel 1992 fondò la Britten Motorcycle Company: un'officina con torni e fresatrici di seconda mano in un locale affittato a buon mercato ad Addington, dove venivano realizzati i motori, mentre carrozzeria e ciclistica nascevano nel garage/officina della casa di famiglia a Riccarton, sobborgo di Christchurch; solo in un secondo tempo John trasferì la sede nel centro della città. Aveva otto dipendenti, perlopiù gli stessi amici che lo

TECNICAMENTE FOLLE: IL MOTORE ERA ANCHE TELAIO, SOSPENSIONE ANTERIORE IN FIBRA DI CARBONIO E KEVLAR, AMMORTIZZATORE ANCORATO ALLA TESTATA, RADIATORE SOTTO LA SELLA E PISTONI DA FORMULA 1

avevano aiutato nei primi passi della sua avventura di costruttore, e la sponsorizzazione della società di hardware per computer Cardinal Network, motivo per cui la moto venne ribattezzata Cardinal Britten.
Un mostro con pochi precedenti, progettato e costruito all'insegna dell'autarchia. Il motore era un bicilindrico a V di 60° raffreddato a liquido, cilindrata 1000 cm^3, ma ne sarebbe stata realizzata anche una versione di 1100 cm^3 per le gare con un diverso regolamento. Testate e condotti a 4 e a 5 valvole erano stati progettati da Hans Weekers ed erano la parte più innovativa, i pistoni erano quelli del motore Judd V6 di Formula Uno; nelle alette della testa del cilindro anteriore era ricavato il supporto dell'ammortizzatore posteriore, in quelle del cilindro posteriore c'erano gli attacchi del radiatore disposto orizzontalmente sotto la sella, e della sella stessa.
Un telaio vero e proprio non c'era perché era il motore ad essere portante; i carter in lega di alluminio pressofuso

LA BRITTEN privata della carrozzeria mostra tutta la sua originalità. Non c'era carenatura, ma parafango anteriore e spoiler avevano funzione di ali.



BRITTEN LAVORAVA 24 ORE SU 24 PER GIORNI. QUANDO ERA TROPPO STANCO, FACEVA DEI PISOLINI SU UN CARTONE SCHIACCIATO SUL PAVIMENTO DI CEMENTO VICINO ALLA MOTOCICLETTA

venivano realizzati in una fonderia locale e poi trattati termicamente nel forno per ceramica di Kirsteen, la moglie di John. Una volta il genio/costruttore calcolò male la quantità di acqua necessaria per la tempra e dovette andarne a prendere precipitosamente dalla piscina con dei secchi.
La distribuzione doppio albero a camme in testa era comandata da lunghe cinghie dentate, c'erano l'iniezione con due corpi farfallati Amal MK2 di 40 mm Ø, una accensione Phelan nata per una motosega e la centralina programmabile. Il cambio a cinque oppure sei marce era estraibile e il sistema di scarico con un collettore distinto per ognuno dei quattro condotti formava un inquietante groviglio sul fianco destro della moto; la colorazione azzurra lo metteva ancor più in evidenza, i neozelandesi per descriverlo lo paragonavano a un intestino.

IL TELAIO come abbiamo visto non c'era, ma anche la ciclistica lasciava di stucco: l'ammortizzatore posteriore era situato davanti al motore, collegato al forcellone da leveraggi progressivi a tre stadi. Davanti c'era una sospensione a braccio oscillante in fibra di carbonio/kevlar – lo stesso materiale del forcellone e delle ruote – a schema Hossack, sostanzialmente un quadrilatero deformabile che separa l'affondamento dalla funzione ammortizzante, ed erano regolabili sia l'inclinazione del cannotto di sterzo che l'avancorsa.
L'aerodinamica era avanti anni luce: non c'era una vera e propria carenatura ma le forme del puntale e del parafango anteriore anticipavano di 30 anni quelle che oggi sono le ali delle MotoGP. Il bombardone era estremamente agile perché l'interasse era cortissimo, 1420 mm, e questo portava spesso l'avantreno a galleggiare perché la moto pesava solo 138 kg e il motore aveva un tiro decisamente vigoroso. A seconda delle versioni la potenza variava tra 155 e 170 CV, quando le Ducati 888 che vincevano in Superbike ne avevano 134.
La moto a questo punto andava forte davvero e con Andrew Stroud dominò la Supertwins 1992 a Daytona. Il pilota neozelandese giocava al gatto col topo superando a destra e a sinistra la Ducati Ferracci di Pascal Picotte, ma al penultimo giro venne fermato da un guasto elettrico.
Però quello stesso anno vinse la BOT di Assen, la Sound of Thunder BEARS a Ruapuna e la gara delle World Superbike Series a Manfeild, in Nuova Zelanda. Nel 1994 una versione super carenata della V1000 stabilì quattro nuovi record mondiali di velocità e i risultati in pista continuarono ad ar-





IL COSTRUTTORE neozelandese si fece artigianalmente il primo stampo sul quale realizzare la scocca in fibra di carbonio e kevlar, usando filo di ferro e una pistola per colla a caldo (in alto). Venne allestita anche una versione supercarenata della V 1000 per i record di velocità (sopra): nel 1984 conquistò quattro primati mondiali FIM.



UNA V1000 venne acquistata da Roberto Crepaldi, fondatore della Numero Uno che importava le Harley-Davidson in Italia. Collaborava strettamente con John Britten e la fece correre con questa livrea giallo-nera. Qui siamo a Daytona e in sella c'è Andrew Stroud.

rivare: cinque vittorie nel campionato nazionale Superbike e una nel campionato Wigram Airfield.

VIENE SPONTANEO chiedersi dove Britten avesse raccolto tutte queste competenze tecniche. Si era laureato con un corso serale di ingegneria meccanica e poi aveva lavorato come disegnatore alla progettazione di stampi, modelli e filatura dei metalli, quindi si era trasferito in Inghilterra dedicandosi per quattro mesi al progetto di un'autostrada; tornato in Nuova Zelanda era stato ingegnere progettista nel campo delle attrezzature stradali e macchinari pesanti, quindi nel 1976 si era dedicato alla progettazione e realizzazione di illuminazione in vetro. Nel 1987 entrò a far parte della società di gestione e sviluppo immobiliare di famiglia, Brittco Management Ltd., e progettò un esclusivo condominio di 12 piani rivelatosi un successo finanziario. Quando si dice una formazione multidisciplinare…
Geniale e versatile non solo nella vita professionale: in gioventù aveva realizzato scarponi da sci leggeri, una sedia reclinabile in pelle, un deltaplano, e qualche anno dopo finestre ad apertura idraulica per la casa di famiglia. Jessica, la figlia maggiore, ricorda che disegnava sempre: *«Chilometri di carta. Ci sedevamo a cena e lui tirava fuori un tovagliolo e iniziava a disegnare qualcosa. Non ha mai smesso di pensare a nuove idee».*
John era un leader e con lui lavoravano diversi ingegneri mettendo in pratica e sviluppando i suoi colpi di genio.
«Il dono più grande che lui ha avuto è stato quello di insegnare alle persone come unire competenze diverse e realizzare un sogno» racconta la sorella Dorenda. *«Persone che normalmente non avrebbero mai fatto quello che hanno fatto sono arrivate e lo hanno aiutato perché credevano nel sogno».*
Un sogno con i piedi per terra, come già accennato. John Britten sapeva fin dove avrebbe potuto spingersi e lo espresse chiaramente nel 1993, in un'intervista concessa a New Zealand Sport Monthly: "Non mi aspetto davvero che la V1000 possa rivaleggiare con le moto giapponesi per numeri di produzione. Probabilmente sarà sempre una moto costruita artigianalmente. Ciò che mi interessa è la qualità, non necessariamente la quantità… Non ho l'aspirazione di dedicarmi alla produzione di massa".
Infatti della prodigiosa bicilindrica neozelandese vennero costruiti in tutto appena 10 esemplari, a suo tempo venduti a prezzo elevatissimo ed oggi ancora più cari, ammesso che qualche collezionista voglia vendere il proprio.

NUMEROSI i piloti che si sono alternati alla guida della moto ufficiale, quella con la vistosa livrea azzurro/rosa: Chris Haldane e Paul Lewis, e successivamente Jason McEwen, Andrew Stroud, Lauren Poole; acquistò una V1000 anche Roberto Crepaldi che con John Britten collaborò strettamente, e sulla sua moto giallo/nera fece correre Gianluigi Dones, Mark Famer che perse la vita in un



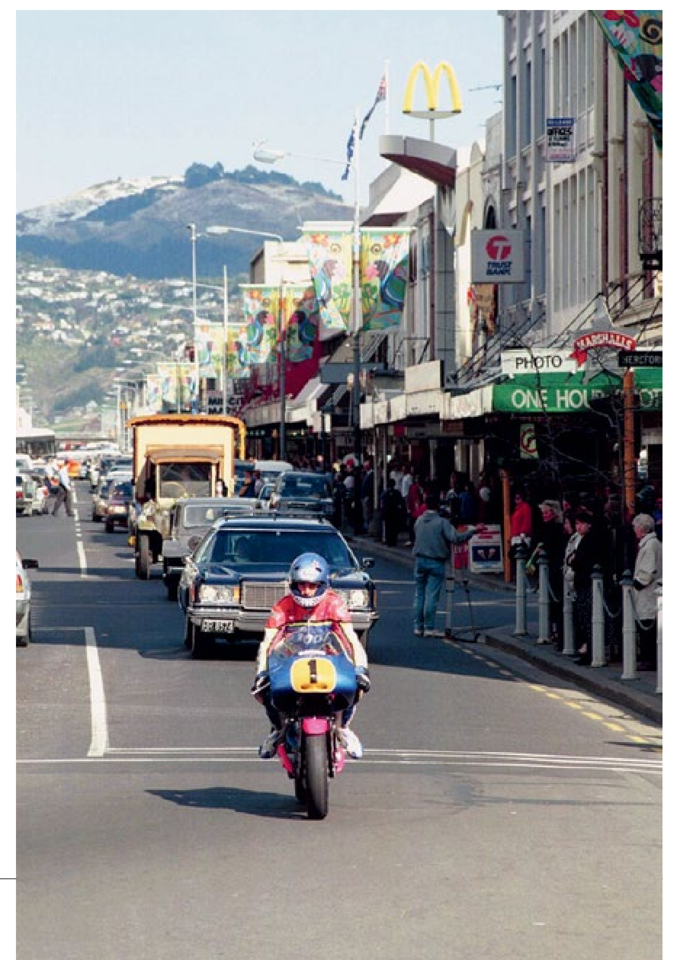
ANDREW STROUD è il pilota che ha ottenuto i migliori risultati con la V1000. Era molto legato a John Britten, e con la sua moto aprì il corteo che lo ha trasportato al cimitero quando morì, seguito da alcune delle sue automobili (in basso).

incidente nelle prove del Tourist Trophy, ancora Andrew Stroud, Dario Marchetti (secondo a Monza nel '95), Shaun Harris, Stephen Briggs.

Le Britten vinsero tante gare isolate anche in numerosi eventi di livello mondiale, ma i risultati migliori arrivarono nel 1995 con il primo e il secondo posto assoluti conquistati nel mondiale BEARS da Andrew Stroud e Stephen Briggs. Fu l'ultima soddisfazione per il favoloso John, solo poche settimane prima che un maledetto tumore se lo portasse via ad appena 45 anni, il 5 settembre 1995. Non fece in tempo a godersi il titolo nazionale neozelandese Superbike 1996/1997 conquistato da Chris Haldane.

Per il suo funerale la cattedrale di Christchurch era stracolma, c'erano un migliaio di persone e il sindaco della città, Vicki Buck. Il corteo funebre venne aperto dalla sua Cardinal Britten blu e rosa guidata da Andrew Stroud e dietro venivano alcune delle sue automobili, perché era appassionato anche di quelle.

La sua engineering è tuttora in attività, anche dopo la fine delle corse. Rimasta senza il suo vulcanico creatore, non ha più lo slancio dei tempi d'oro ma continua ad operare. Proprio a loro il regista Roger Donaldson commissionò gli esemplari del veicolo da record con cui girare le scene in movimento del film "Indian, la grande sfida". Sotto la carenatura integrale c'era un motore Ducati, rombo simile ma decisamente più affidabile di un vecchio Indian del 1920. La riproduzione era perfetta e nessuno ebbe da obiettare.



AL COMANDO DELLA NAVE

IN UN MOMENTO DI GRANDE FERMENTO E IMPORTANTI SFIDE FUTURE, OCCORRONO LUCIDITÀ DI VISIONE E STRATEGIE EFFICACI IN GRADO DI FARE LA DIFFERENZA. SU QUESTO, IL NUOVO "BOSS" DI KAWASAKI ITALIA, ENRICO BESSOLO, SEMBRA AVERE LE IDEE PIUTTOSTO CHIARE. LO ABBIAMO INCONTRATO PER UNA INTERESSANTE CHIACCHIERATA

di **DIEGO D'ANDREA**

NOMINATO di recente General Manager di Kawasaki Italia, Enrico Bessolo ha preso in mano le redini della filiale in un momento di grande fermento per il marchio giapponese, con tante novità e sfide impegnative all'orizzonte. Ne abbiamo parlato in un'interessante intervista, toccando diversi temi tra i quali le prospettive di mercato, l'arrivo possibile di un modello adventouring, il rilancio di Bimota, la moto ibrida e poi il futuro: sarà ad idrogeno?

– ENRICO, innanzitutto complimenti per la nuova nomina. Quali sono le sfide più importanti che ti attendono in qualità di General Manager della filiale italiana di un'azienda importante e globale come Kawasaki?

«In questo momento Kawasaki ha decisamente tante sfide emozionanti all'orizzonte. Ne elenco un po' in ordine sparso, partendo dalla più recente. Come sapete è stato dato da poco l'annuncio del ritorno in Superbike di Bimota e, come filiale italiana, dall'inizio di quest'anno siamo anche responsabili della commercializzazione del marchio sul territorio, quindi un primo impegno molto sfidante sarà questo. Tra l'altro, è appena stata inaugurata la flagship mondiale a Milano dedicata proprio al mondo Bimota e Kawasaki. Altre sfide, poi, ci aspettano a livello racing nel mondo del fuoristrada. Abbiamo grandi ambizioni in questo settore. Come filiale italiana, insieme al team MGR, stiamo affrontando sia il campionato italiano, che quello europeo e mondiale, ottenendo grandi soddisfazioni già dopo le primissime gare».

«Sul racing, quindi – prosegue Bessolo – l'impegno è a 360°. Non ci risparmiamo nulla, dalla pista all'off-road. Poi, ovviamente, ci sono le sfide commerciali. Questo è l'anno dell'arrivo sul mercato della prima moto ibrida della storia, la nostra Ninja 7 Hybrid, e questa è una sfida nella sfida, perché essere pionieri, dal punto di vista commerciale, non è mai facilissimo. Si tratta di un prodotto che devi saper spiegare. Devi farlo capire bene. Poi, sempre dal punto di vista commerciale, c'è la volontà, in generale, di crescere in termini di quote di mercato nazionale.

NELLA PAGINA a fianco, Enrico Bessolo, dall'1 aprile nuovo General Manager di Kawasaki Italia, in cui già ricopriva il ruolo di Sales&Marketing Manager da circa un anno.


Kawasaki
bimota
alpinestars
Kawasaki
Kawasaki
ABS







Cosa che in realtà sta già avvenendo in maniera più che positiva. Aprile si è chiuso con una quota superiore al 7%; un crescendo che si va consolidando da un anno e mezzo a questa parte. Il nostro obiettivo è quello di arrivare al 10% di quota di mercato. E per farlo, abbiamo lanciato nuovi modelli che sono sicuramente strategici come quelli della piattaforma 500, quindi Eliminator e Z e Ninja 500 (trovate il test alle pagine 124-131 di questo stesso numero, n.d.r.). *Si tratta di modelli sui quali abbiamo grandi aspettative».*

– Oggi i nuovi mercati, che aprono inedite opportunità per i produttori, stanno in parte modificando la geografia commerciale e le strategie delle Case. In questo contesto, che valore ha per Kawasaki una piazza storicamente importante come quella italiana, al di là dei volumi di vendita?

«Il mercato italiano, come giustamente sottolinei, è importante non solo perché è uno dei più performanti in Europa sul fronte delle vendite, ma anche perché, insieme al Giappone, l'Italia è considerata un po' la patria delle due ruote. Ed è anche il "ring" più combattuto, dove ci sono moltissimi Costruttori nazionali, con una grande storia, che rendono la competizione molto accesa. Inoltre, l'Italia è leader dal punto di vista del design e del gusto, per cui è chiaro che sia un mercato particolarmente attenzionato da parte di Kawasaki; ed è un mercato su cui c'è grande ambizione e voglia di essere presenti, di crescere, e che viene osservato anche per cogliere quelli che sono i nuovi trend sia stilistici che di domanda. Quindi sì, un mercato veramente importante».

– In Italia, quindi, Kawasaki è in buona forma. Nonostante questo, però, alcuni modelli, in cima alle classifiche di vendita nei Paesi vicini, da noi talvolta performano un po' meno. Come mai? Intendete adottare strategie particolari in tal senso?

«In generale è vero, ci sono effettivamente delle attitu-

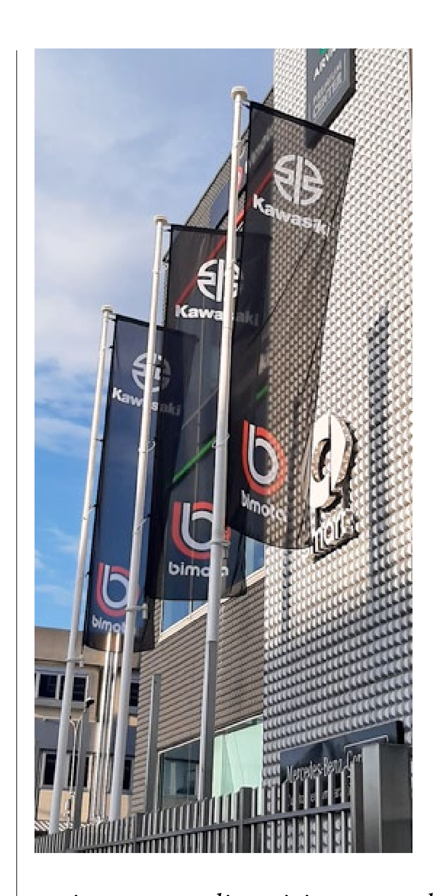


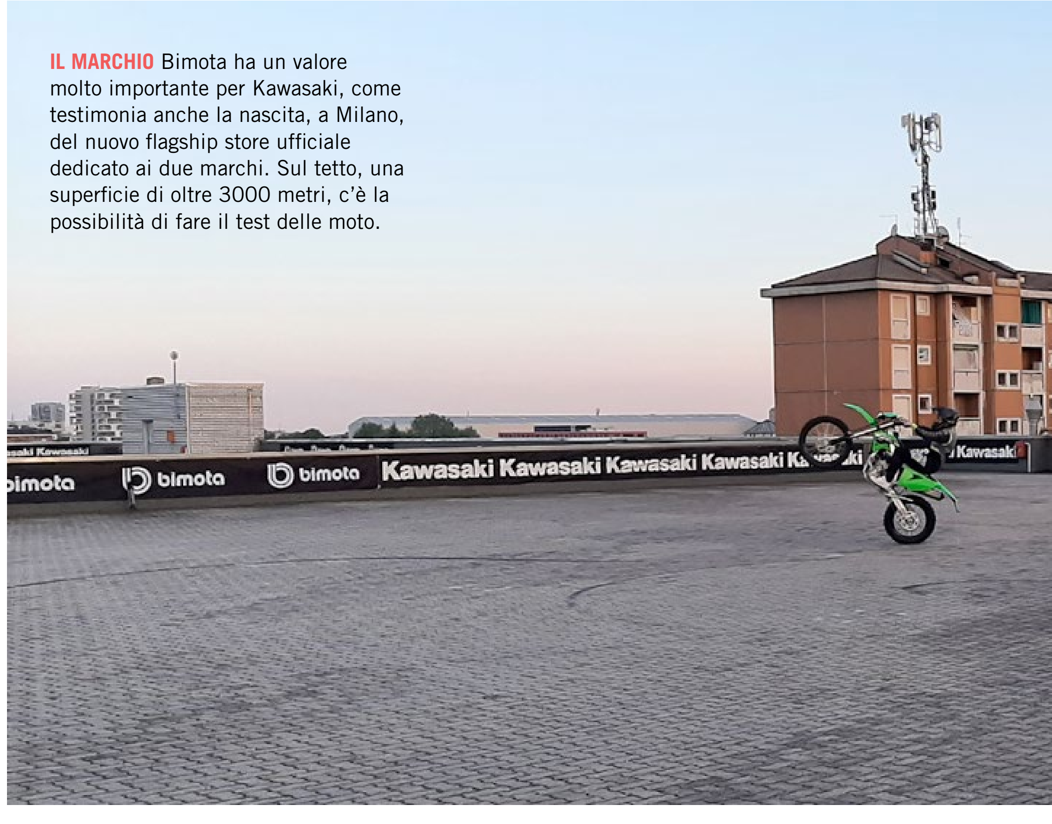


FIORE all'occhiello della Casa giapponese è la Kawasaki Dirt Arena, una struttura dedicata alle moto tassellate unica nel suo genere in Europa. Nella pagina a fianco, l'avveniristica Ninja H2 HySE a idrogeno.

dini e dei gusti diversi tra i vari Paesi. In Francia, ad esempio, vanno forte motard e naked. Ogni nazione, chiaramente, esprime una domanda di mercato che è più o meno accentuata su certi tipi di mezzi. Ad esempio, in questo momento, in Italia, circa il 60% della richiesta riguarda "entro-fuoristrada" e "on-off adventure". E nella nostra gamma manca proprio un modello così, adventouring o con ruota di 21". Questo, certamente, penalizza il nostro risultato di vendita. Anzi, se ci pensi, raggiungere il 7% giocando, non sul 100% della quota mercato, ma solo sul restante 40%, perché non abbiamo una moto adventouring in gamma, è un risultato estremamente positivo. Certamente, però, tutto questo è per noi uno stimolo a colmare il gap».

– MI ALZI la palla, quindi la domanda te la devo fare: cosa bolle in pentola? Vedremo a breve una Kawasaki "adventure"? Anticipaci qualcosa…
(sorride) *«Sai come si dice nei film, vero? Se te lo dicessi poi sarei costretto a ucciderti. È chiaro che l'ambizione di un costruttore come Kawasaki è quella di andare a coprire tutta la domanda di mercato. In Italia la domanda su questo tipo di moto è molto importante e quindi l'auspicio è che presto riusciremo anche ad offrire un prodotto di questo tipo».*
– Anche perché, è proprio grazie a questo genere di modelli che i nuovi players orientali stanno facendo breccia sul nostro mercato. La Cina fa paura?
«Direi che sicuramente stimola a migliorarci. Io credo che la concorrenza non debba mai fare paura. Le aziende cinesi hanno insegnato al mercato ad essere più reattivo, più veloce. La loro strategia di proporre prezzi molto aggressivi, in ultima analisi ha contribuito ad aumentare il numero di persone che hanno deciso di diventare motociclisti. Quindi da questo punto di vista è positivo. Le aziende giapponesi, secondo me, stanno reagendo bene a tutto questo. Nel nostro caso, le moto con piattaforma 500 sono nate proprio per offrire una cilindrata leggermente inferiore rispetto a quelle a cui eravamo abituati tradizionalmente, a prezzi aggressivi, proprio per andare a intercettare molti più motociclisti di prima. Quindi la Cina, in questo senso, ci ha stimolato a intraprendere questa strategia e a puntare ad abbracciare più clienti. Quindi no, la Cina non fa paura».
– Prima ci hai parlato di impegno di Kawasaki nel fuoristrada… Dirt Arena, di cosa si tratta?
«Kawasaki Dirt Arena è la nostra base permanente nel mondo del fuoristrada. Abbiamo creato il nostro "campo base", una struttura molto bella, immersa in un bosco fantastico, che si trova a circa 50 minuti di macchina da Milano, a Fara Novarese, in provincia di Novara. Un'area del nord-ovest dove si concentrano tantissimi appassionati di cross e di enduro. Prevede un campo da cross, percorsi da enduro, percorso da flat track. Chi





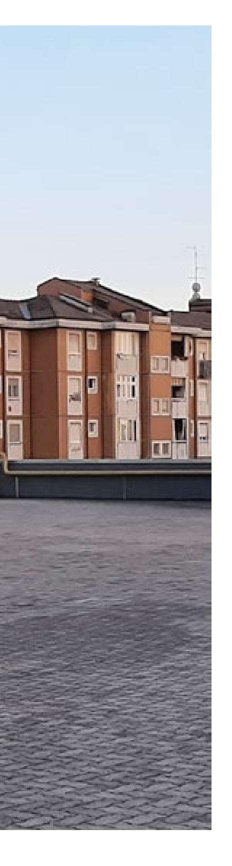
IL MARCHIO Bimota ha un valore molto importante per Kawasaki, come testimonia anche la nascita, a Milano, del nuovo flagship store ufficiale dedicato ai due marchi. Sul tetto, una superficie di oltre 3000 metri, c'è la possibilità di fare il test delle moto.

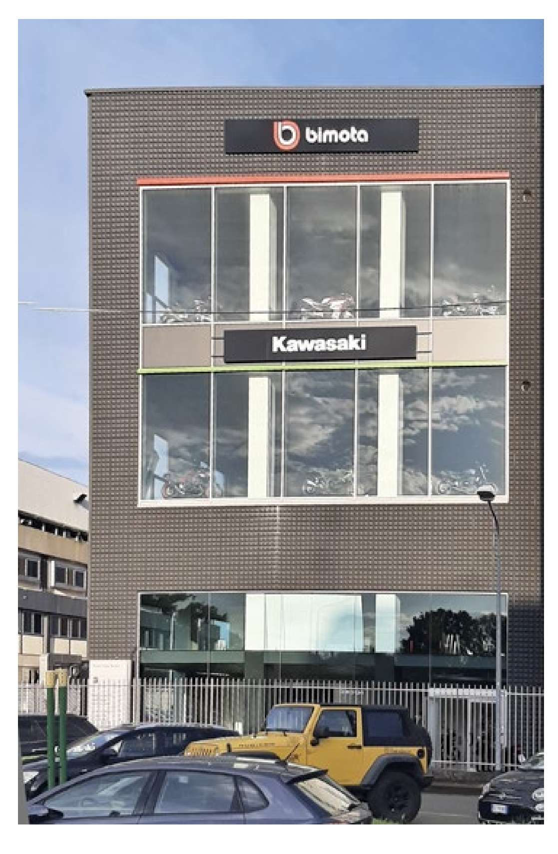
arriva trova a disposizione tutta la gamma fuoristrada Kawasaki – moto da cross, da enduro, ma anche quad e side-by-side – con la possibilità di noleggiarla. Un luogo dove trascorrere una giornata divertendosi, e allo stesso tempo poter testare i nostri mezzi. Negli Stati Uniti è un genere di struttura molto diffuso, ma qui in Europa è praticamente unica nel suo genere e ce l'abbiamo solo noi, proprio in Italia».

– Un'altra novità che vede la luce in questi giorni, lo hai accennato prima, è l'apertura del flagship a Milano dedicato al mondo Kawasaki/Bimota. È finalmente arrivato il momento del vero rilancio di Bimota, in particolare come marchio premium?

«Il marchio Bimota ha storicamente un posizionamento premium, quindi lo posso confermare; ma anche un posizionamento e un'aspirazione di tipo racing. Che se vuoi, è da sempre lo spirito dei modelli Bimota, che nascevano sulla base di altre moto, affinate per incrementare le performance. Per cui sì, certo, a tutto questo è sicuramente funzionale un flagship store come quello inaugurato a Milano. Una struttura pazzesca in cui ritrovi tutta la gamma Bimota, ma anche Kawasaki, all'interno di una scenografia impattante che è la stessa del nostro stand a EICMA; con tanto di moto demo che puoi testare direttamente in un'area apposita, sul tetto. A questa, che di fatto è la prima concessionaria Bimota in Italia, ne seguiranno altre; in realtà molto poche, perché si tratta di un marchio esclusivo, con volumi di vendita che rispecchiano tale posizionamento. Comunque l'idea è quella di creare un network di punti vendita nelle principali città italiane. Un'operazione in cui svolgerà un ruolo importante la Tera, la Bimota svelata all'ultimo EICMA, che oramai è in fase avanzata di sviluppo; la vedremo a breve su strada e in concessionaria. Un modello che credo abbia le carte in regola per dare la svolta anche in termini di volumi alle vendite di Bimota.

CON LA NINJA 7 HYBRID, IN ARRIVO IN QUESTI GIORNI NELLE CONCESSIONARIE, LA CASA GIAPPONESE SI FA PIONIERA DI UNA TECNOLOGIA "GREEN" CHE NON CEDE NULLA IN FATTO DI DIVERTIMENTO DI GUIDA





NON SOLO il ritorno alle gare: il rilancio di Bimota passa anche dalla produzione di serie. A partire dall'attesissima Tera, che vedremo presto in concessionaria.



Sarà la prima di una serie di moto che determineranno il rilancio del marchio».

– UN'ULTIMA battuta sul futuro: in un mondo che necessita di essere sempre più green, voi che avete il colore verde nel DNA siete da tempo in prima linea su questo fronte: elettrico, ibrido, idrogeno… in che direzione andiamo?

«Come abbiamo detto, noi siamo pionieri dal punto di vista della moto ibrida, che proprio in questi giorni sta arrivando nelle concessionarie italiane. È l'espressione della capacità tecnologica del brand, rivolta ad assecondare un'esigenza collettiva che è quella dell'attenzione all'ambiente, a cui Kawasaki è estremamente sensibile. Una moto che, a ben vedere, rispetto a mezzi endotermici tradizionali regala sensazioni forti e performance maggiori. Una 500 che, grazie alla componente elettrica, in accelerazione può raggiungere prestazioni pari o superiori a quelle di una mille: durante una prova in pista, nello scatto da fermo, sui primi 800 metri ha battuto una ZX-10R guidata da un nostro collaudatore con launch control inserito. Quindi, in che direzione andiamo? Andiamo sicuramente in una direzione in cui le nuove tecnologie sono in grado di garantire più rispetto all'ambiente, senza però togliere nulla a emozionalità e divertimento di guida… che poi è lo spirito della moto. La difficoltà, piuttosto, sarà farlo capire all'utente. Ad EICMA mi sono reso conto che molti avevano frainteso la moto ibrida pensando si trattasse di un mezzo 100% elettrico; che per un motociclista tradizionale è un qualcosa di più difficile da accettare. In realtà, la moto ibrida è qualcosa di veramente più divertente».

– A questo punto, quindi, diventa fondamentale farle provare…

«Assolutamente sì! Sul nostro sito sono indicate tutte le tappe dei vari demo-ride che, a partire dalle prossime date, vedranno protagoniste anche le moto ibride che stanno arrivando proprio in questi giorni. Inoltre, tutti i nostri concessionari italiani immatricoleranno una Ninja 7 Hybrid come moto demo, quindi si potrà provarla anche lì».

– E l'idrogeno? A che punto è?

«A EICMA di due anni fa abbiamo presentato la nostra moto a idrogeno che è già perfettamente funzionante. Abbiamo dichiarato che arriverà nelle concessionarie nel 2030, ma questo non per motivi riguardanti lo sviluppo del mezzo. Quel che manca, al momento, non è una tecnologia matura ma infrastrutture idonee a realizzare una rete di distribuzione dell'idrogeno. L'impegno di Kawasaki, in questi anni, sarà proprio quello di andare a creare queste infrastrutture a livello mondiale, perché abbiamo le tecnologie per farlo. Quindi l'idrogeno c'è, c'è già, funziona, e nel giro di qualche anno arriverà fisicamente nelle concessionarie».



UNA X SULLA SABBIA

LA DESERTX MINA, CON CUI IL TEAM KAPRIONY HA CORSO E TERMINATO LA DURISSIMA AFRICA ECO RACE, È ORA DISPONIBILE SU ORDINAZIONE

di **ANDREA TOUMANIANTZ**



N**ON CAPITA** spesso di vedere una big enduro di serie, seriamente trasformata in funzione delle gare africane; e ancora meno succede che la stessa identica moto sia riproducibile per la vendita al pubblico. La DesertX Mina è il risultato, ben riuscito, di un approccio scientifico come quello di Engines Engeenering, unito all'apporto di un pilota esperto come Paolo Caprioni. Il tutto, partito da un foglio quasi bianco, sul quale era disegnata solo la struttura della DesertX di serie. Probabilmente l'avete vista ad EICMA presso il nostro stand, dove era difficile non notarla!
Engines Engineering (da qui in poi EE), per chi non la conoscesse, è un'importante realtà bolognese, che da decenni svolge progettazione, prototipazione e stile per le maggiori Case motociclistiche, oltre a militare da sempre nel mondo racing delle gare di velocità. La Mina, per l'azienda, ha rappresentato una vera e propria sfida in un mondo per metà sconosciuto; perché, se da un lato si è adottato un consumato approccio ad un mezzo racing, dall'altro per EE è stata la prima esperienza fuori dal levigato asfalto dei circuiti. La Mina è di-



COME OGNI racing da deserto, l'aspetto è dominato dal cupolino alto a protezione del castelletto strumenti e dagli ampi serbatoi anteriori e posteriore.

LA MINA è un animale da grandi spazi, con un assetto fatto per andare forte sui diversi terreni, morbidi o sassosi che siano. In basso, l'iconico forcellone ricavato dal pieno, una vera opera d'arte ingegneristica.



sponibile, su ordinazione, ad un prezzo indicativo di 38-39.000 euro, ma per chi volesse è possibile acquistare anche parti di un kit trasformazione per la propria DesertX.

IL PRIMO comandamento dakariano recita: "tutto quello che non c'è, non si può rompere"; e a quanto pare, è stato immediatamente assimilato dai tecnici, visto che la Mina è stata spogliata di tutto il non indispensabile, compresa l'elettronica. Le gare africane comportano tappe molto lunghe, quasi totalmente guidate in piedi, pertanto, il primo target è stato trovare la perfetta postura per il pilota, modellando al meglio i serbatoi per lasciare spazio ai movimenti, sostituendo e riposizionando le pedane (+10 mm larghezza e altezza, +20 mm in avanti), oltre a svasare la sella di 25 mm, sempre per consentire movimenti fluidi al pilota.
Il telaio in tubi d'acciaio resta quello di serie, ma dotato di debiti rinforzi nei punti di maggior stress, come in zona cannotto di sterzo e intorno all'attacco del monoammortizzatore. Per assi-



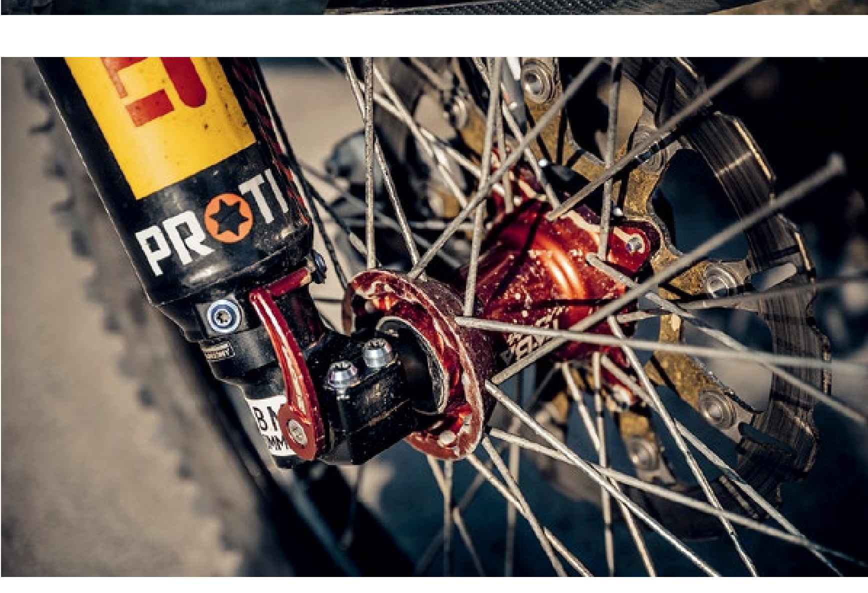
curare la corretta autonomia, ci sono tre serbatoi in alluminio, con 38 litri di capienza totale, due anteriori da 14 e 10 litri e quello posteriore da 14 litri, ricavato all'interno del telaietto monoscocca adibito anche a supporto sella. I due serbatoi laterali si sviluppano molto verso il basso, in modo da abbassare il baricentro, arrivando a toccare il voluminoso paracoppa in carbonio.
Le ruote a raggi, con mozzi ricavati dal pieno, montano cerchi Excel e all'anteriore resta un solo disco freno di 300 mm Ø, in modo da togliere peso alle masse rotanti non sospese, oltre a depotenziare l'esuberante potenza frenante originale.
Notevole il comparto sospensioni, maniacalmente curato da Tiziano Monti e dal reparto corse di Andreani. Prevede una sofisticata forcella WP Cone Valve di 48 mm Ø a cartuccia chiusa, con 300 mm di escursione e un ammortizzatore Ohlins ultra regolabile, per una corsa ruota variabile da 285 a 295 mm (da scegliere a seconda del terreno da affrontare). Sempre al posteriore c'è un gioiello della meccanica: un forcellone scheletrato in alluminio ricavato dal pieno e cesellato di fino per scaricare tutto il materiale ad eccezione di quello utile a contrastare le linee di forza; una struttura che Davide Grillini ci ha raccontato di aver raggiunto dopo innumerevoli simulazioni strutturali, alla ricerca del giusto mix tra solidità e flessibilità, calcolate su carichi verticali e laterali.
A parte il lato tecnico, ai nostri occhi appare anche come un'opera d'arte.

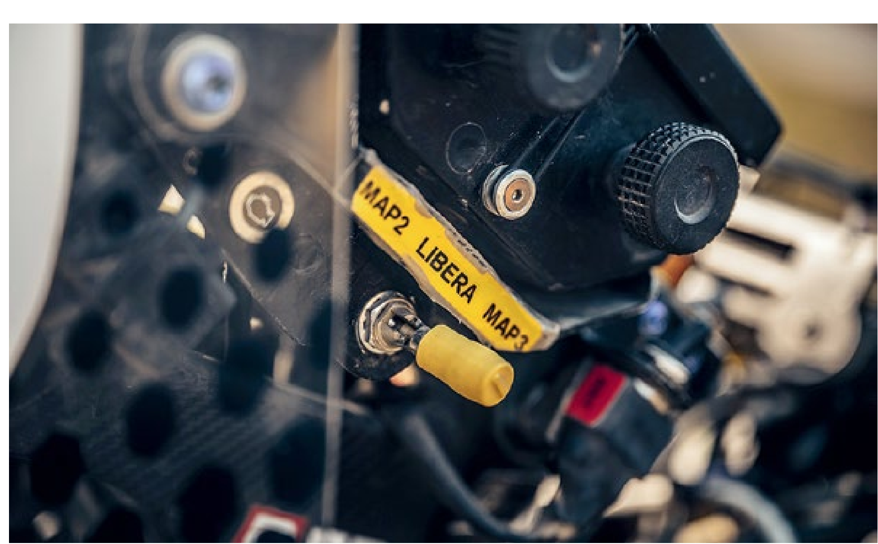
LA SIGLA "MINA" È IL DIMINUTIVO DI JASMINE, UN NOME PROPRIO DELLA TRADIZIONE ARABO-PERSIANA

L'UNICO elemento lasciato quasi intonso è il bicilindrico desmodromico Testastretta 11° di 935 cm^3, perché già abbastanza prestante così com'è (ci è stato detto). Naturalmente sono stati montati collettori di scarico senza catalizzatore, realizzati da SC su specifiche EE, così come il terminale.
Qui troviamo un'altra perla: il collettore del cilindro posteriore si sdoppia in due parti all'altezza del monoammortizzatore, per poi riunirsi nuovamente. Questo per non trasferire calore all'ammortizzatore, in previsione di temperature ambiente molto alte. Il peso



FOTO DI VITA vissuta: la frizione a vista, stretta tra l'acciaio del telaio e il carbonio della protezione motore; i mozzi ricavati dal pieno, con il sistema di smontaggio rapido del perno ruota; l'interruttore giallo con cui cambiare la mappatura del motore.





dichiarato è di 198 kg a secco, 4 kg in meno della DesertX di serie.

Rivoluzione totale, invece, alla voce elettronica. Tutti i cablaggi e la centralina sono stati rifatti ad hoc, in modo da poter lavorare senza limiti. Nessun controllo su motore e freni, ad eccezione di tre mappe motore, volute per diminuire l'esuberanza del bicilindrico sui fondi più duri. Ivan Montevecchi, uomo "elettronico", ci ha raccontato di aver cercato calibrazioni e algoritmi per far rendere al meglio il motore, ma soprattutto per tutelarne l'integrità in condizioni gravose. La centralina contiene una strategia per ridurre la coppia in modo dinamico e raffreddarlo, nel caso siano registrate temperature di esercizio eccessive.

Una seconda affascinante strategia interviene in caso di rottura del ride-by-wire: se viene avvertita mancanza



d comunicazione, la farfalla mantiene un'apertura costante a seconda della marcia inserita, in modo da portare comunque moto e pilota a fine tappa.

CI È STATA DATA la possibilità di un breve ma gustoso assaggio della Mina sulla pista sabbiosa del circuito di Pomposa. Dopo essere salito in sella con una bella sgambata – vista la non indifferente altezza da terra – ti trovi di fronte ad un ponte di comando con una marea di indecifrabili tasti e interruttori. Sotto al manubrio troneggia l'ammortizzatore di sterzo rotativo Ohlins, regolabile rapidamente da seduto; mentre, poco più sopra, il castelletto in composito di carbonio sorregge il road-book e il resto della strumentazione. Le dimensioni dei serbatoi e la lunga escursione delle sospensioni la rendono piuttosto imponente da gestire e possiamo solo immaginare come possa essere col pieno da 34 litri.
Ci si ritrova seduti alti rispetto al manubrio e circondati dai serbatoi. Nonostante questo, gli spazi per muoversi sono enormi e, mentre guidi, non sembra di essere su una moto così mastodontica. La Mina nasce per la sabbia, e lì si trova pienamente a suo agio. Assettata piuttosto "seduta" sul posteriore, galleggia subito senza affondamenti o sottosterzi dell'anteriore, come ti aspetteresti su una big enduro. Paolo ci dice di non preoccuparci e di guidarla sempre a gas aperto, tanto più apri, più lei chiude le curve con precisione. In effetti è così, ma la sua mole mette comunque in apprensione e il gas a martello lo lasciamo a lui. La Mina è lunga, stabile e leggera davanti, il suo pane sono i rettilinei veloci, anche con sabbia morbida, dove è assistita da un motore scalpitante e rapido a salire di giri. Impressionante anche quanto si possa frenare con l'anteriore in staccata, senza che ti prenda sotto. Un anteriore che si fa un baffo anche dei morbidi canali sabbiosi, attraversandoli senza subirli sul manubrio. Intuitiva, quasi quanto disegnare una X sulla sabbia.

PEDANE LARGHE, MANUBRIO AL POSTO GIUSTO, ZONA SELLA-SERBATOIO PERFETTAMENTE RACCORDATA: POTRESTI GUIDARLA IN PIEDI PER ORE

A SCUOLA DI TASSELLO

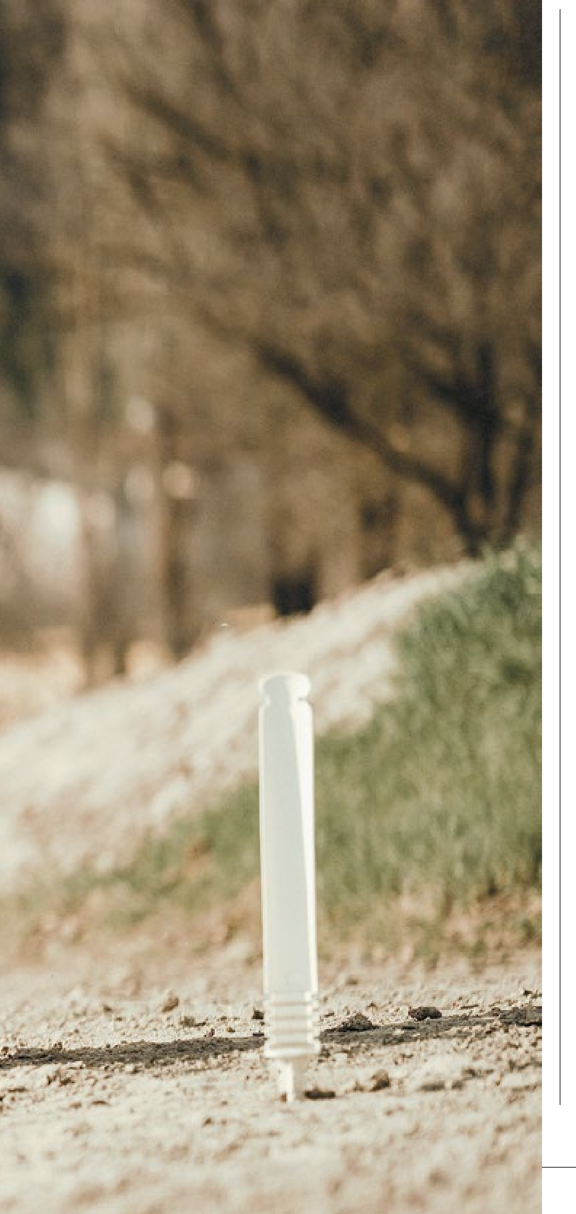
SIAMO STATI ALL'ACADEMY DI ALEX SALVINI, NOTA ANCHE COME "SALVINILAND", PER SCOPRIRE SEGRETI E METODI DIDATTICI DI UN CORSO CHE PROMETTE DI TRASFORMARE OGNI APPASSIONATO IN UN PROVETTO ENDURISTA

di **MARCO MAGGI**





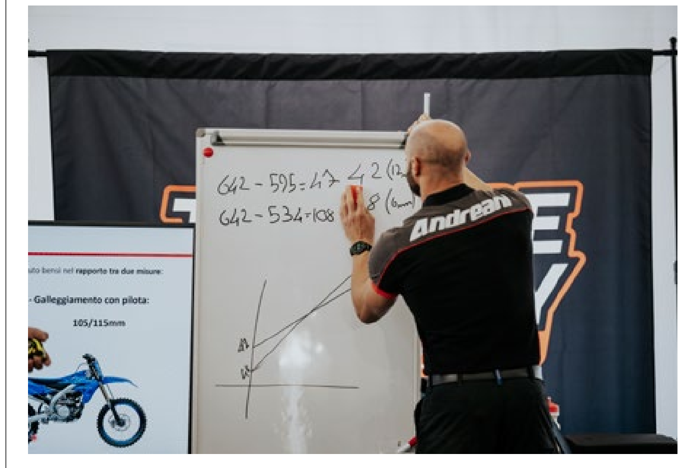
AL CORSO si può partecipare con la propria moto, oppure noleggiando una delle Fantic della gamma enduro.



L'ENDURO è forse la specialità off-road più variegata che esista: chi lo pratica deve saper fare un po' di tutto, e in particolare saper guidare in ogni condizione e su ogni superficie. Quale location migliore per cimentarsi nella guida ed impararne i segreti, allora, se non la "SalviniLand", dove ad aspettarci abbiamo trovato il suo ideatore, Alex Salvini? Classe 1985, Alex non ha bisogno di presentazioni: una carriera passata sulle moto da off-road, prima nel Mondiale cross MX3 (in cui ha chiuso due volte secondo), poi nell'enduro, diventando iridato nel 2013 nella classe E2 .
Oltre ad essere un campione, Alex è un vero appassionato, disponibile, schietto, dalla battuta pronta. E soprattutto, preparato al meglio anche come "maestro", per guidarci in questo dedalo di didattica e di tecnica che il corso nella sua SalviniLand offre.
Situata in collina, tra Bologna e il passo della Futa, la "scuola" offre tutto ciò che un endurista può sognare: pista da cross, da super enduro, fettucciato, enduro test nel bosco, extreme naturali e artificiali. Per capire il livello tecnico, basti pensare che su questi percorsi, negli anni, si è forgiato lo stesso Alex.

L'APPUNTAMENTO è fissato per le 8:30 di mattina. Appena arrivato, ho trovato già tutto allestito: un ferro di cavallo di tende formava un paddock "ufficiale" e sotto ognuna di esse era pronto un cavalletto, un tappetino e una comoda sedia. Ho preso possesso di una postazione, ho scaricato la moto dal furgone e il necessario per vestirmi: io ho utilizzato la mia moto ma, volendo, a disposizione di chi partecipa, c'è tutta la gamma Fantic enduro, gommata nuova per l'occasione.
Poco dopo un coffee-break di presentazione (con ogni ben di Dio, come da tradizione emiliana), arriva il momento dell'iscrizione: vengono forniti il numero da mettere sulla moto, ma soprattutto la telemetria GPS e l'interfono da inserire sul casco. Questo sarà uno degli aspetti fondamentali e più innovativi del corso: essere costantemente connessi con Alex, mentre si è in moto, tramite cuffie e microfono nel casco; oltre all'ausilio del GPS CrossBox che segna una traccia per vedere velocità, frenata e tempi di percorrenza dei vari segmenti dei tracciati.
Finite le presentazioni e con l'equipaggiamento pronto si entra in azione. Come da programma, si parte con la lezione in aula sulle sospensioni e sul settaggio corretto della moto, magistralmente tenuta da Giona Andreani (direttore tecnico della Andreani Group), che dispensa tante nozioni utili a migliorare e capire il comportamento della moto nelle varie e infinite sfaccettature dell'enduro.

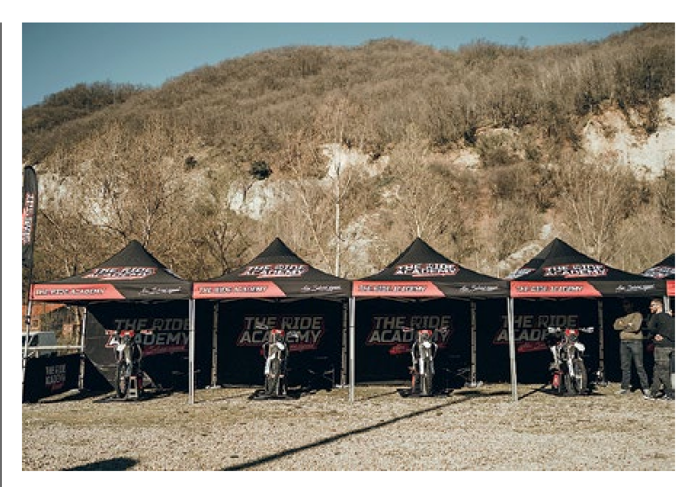





Finalmente, verso metà mattina, ci cambiamo e saliamo sulle moto. Alex ci fa fare qualche giro su un tracciato semi-crossistico per farci scaldare e per rendersi conto del livello di ognuno. Veniamo divisi in due gruppi e da qui inizia un susseguirsi di esercizi didattici utilissimi: staccata, curva con appoggio, curva al paletto, salto.
Prima Alex spiega come fare l'esercizio, poi sale in moto e lo dimostra, enfatizzando i movimenti e le manovre per far capire meglio su cosa si deve andare a lavorare.
Quando arriva il nostro turno veniamo accompagnati e, in caso, corretti via interfono da Alex, che con il suo occhio vigile intercetta ogni errore o incertezza nell'esecuzione. Ma non è solo Alex a "sorvegliarci": alcune telecamere DJI, messe esattamente dove serve, registrano ogni nostro passaggio. Questo servirà poi per l'analisi video. Prima di rientrare in aula per studiare le immagini, Alex ci fa "sfogare" facendoci girare sulla pista per una buona mezz'ora.

UNA VOLTA seduti di fronte allo schermo, ci rendiamo conto di quanto sia utile riguardarsi: si verificano i miglioramenti fatti ad ogni passaggio dopo le correzioni.
Vedersi "da fuori", affiancati da un coach, infatti, aiuta tantissimo a capire bene cosa si sta facendo. Se poi ogni cosa è fatta con il massimo della tecnologia e attenzione ai dettagli, allora diventa quasi fondamentale per avere un reale miglioramento complessivo, in un periodo relativamente breve come i tre giorni in cui si sviluppa il corso.

LA TEORIA PRELIMINARE IN AULA PERMETTE DI ACQUISIRE LE NECESSARIE COMPETENZE DA METTERE POI IN PRATICA SUCCESSIVAMENTE SUL CAMPO



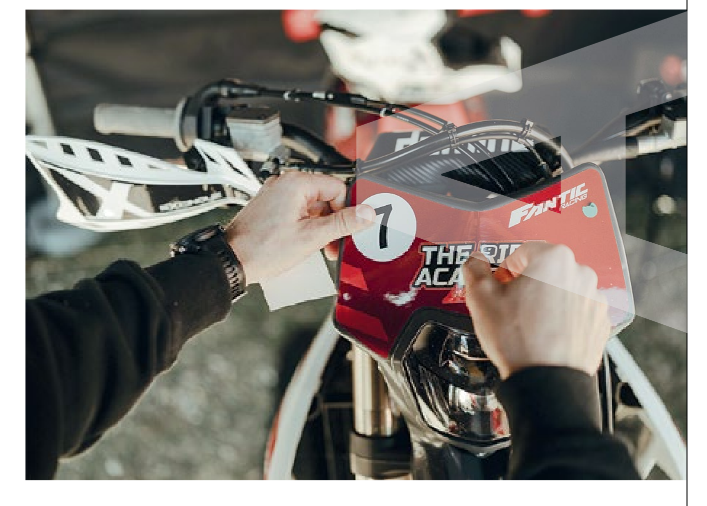


INQUADRATE il QR Code con lo smartphone per vedere i nostri contenuti multimediali.



PRIMA di entrare nel vivo delle attività dell'Academy, una scrupolosa fase preparatoria permette di predisporsi al meglio per il corso: iscrizione, sistemazione sotto la tenda personale, il necessario briefing e... un ricco coffee-break come da tradizione emiliana.









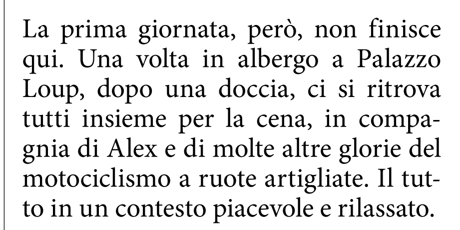






TANTI esercizi, di diverso grado di difficoltà, affrontati sotto la stretta (e competente) "sorveglianza" di Alex e del suo staff.

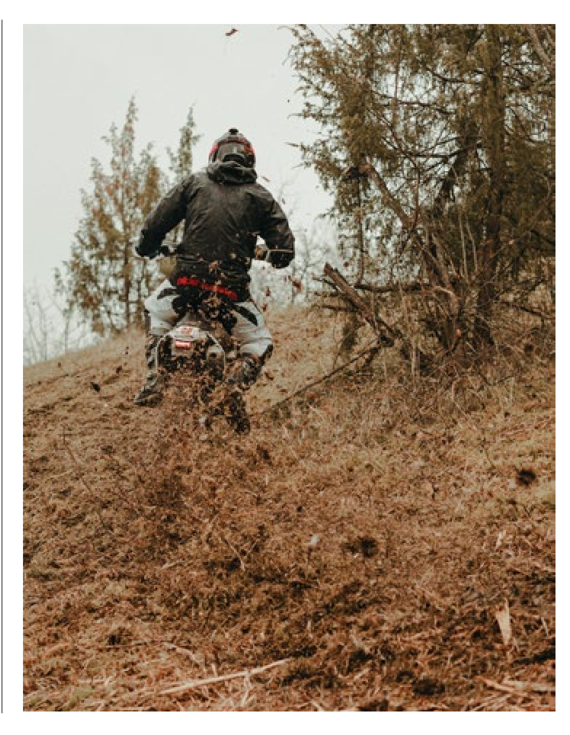




La prima giornata, però, non finisce qui. Una volta in albergo a Palazzo Loup, dopo una doccia, ci si ritrova tutti insieme per la cena, in compagnia di Alex e di molte altre glorie del motociclismo a ruote artigliate. Il tutto in un contesto piacevole e rilassato.

I RESTANTI due giorni di corso ripropongono più o meno lo stesso copione, ma andando ad affrontare situazioni diverse.
Il secondo giorno, ecco il momento della linea nel bosco, con tanti sassi e un terreno viscido e insidioso. Dopo il consueto momento dell'analisi video, nel pomeriggio nozioni di preparazione atletica con Yuri Naldini (preparatore sia di Alex sia di tanti piloti come Dovizioso, ai tempi della MotoGP: è un grandissimo professionista e, con i suoi consigli, i miglioramenti sulla moto sono assicurati.
Il terzo giorno, il meteo non ci permette di andare in moto a causa delle forti piogge, ma le ore di corso sono comunque proficue: ci concentriamo di nuovo sull'analisi dei video e sull'acquisizione delle telemetrie tramite il CrossBox.
Infine, interessantissima è anche la lezione sull'alimentazione condotta dal dottor Alessandro Magnani. L'enduro, soprattutto agonistico, richiede uno sforzo prolungato nel tempo, anche oltre le sei ore, con dei picchi di fatica, nelle prove speciali, non indifferenti: una corretta dieta pre, durante e post gara è fondamentale per avere dal nostro corpo la massima performance.
Ho fatto tante gare in vita mia, anche di più giorni, ma non ho mai seguito un vero e proprio regime alimentare dedicato. Non vedo l'ora di seguire i consigli ricevuti in occasione della prossima competizione, perché sono sicuro che il riscontro sarà tangibile.
Alla fine del corso mi rendo conto di una cosa: prima di partecipare ero convinto che sarei semplicemente andato in moto tre giorni. E invece, ho fatto molto di più: ho imparato "guardandomi" e guardando Alex. Ho capito l'importanza di avere un corpo forte ma elastico. Ho corretto le abitudini alimentari e, già a pochi giorni di distanza, ne sento i benefici. Ma soprattutto ho visto una realtà formativa che non credo abbia eguali in Italia.
Se a prescindere dal vostro livello volete migliorare in off-road, acquisire sicurezza, destrezza e velocità, accompagnati da veri professionisti e con il massimo della tecnologia a disposizione – il tutto in un contesto eccezionale come "SalviniLand" – non dovete fare altro che segnarvi le date e prenotare.
Io, personalmente, ci tornerei almeno ogni mese.

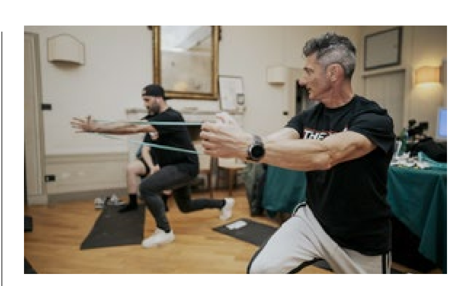




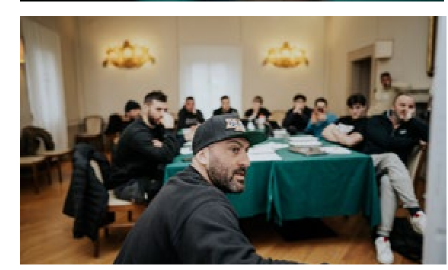




SONO TANTE E VARIEGATE LE SITUAZIONI CHE SI POSSONO TROVARE PRATICANDO ENDURO. TUTTE PERFETTAMENTE RAPPRESENTATE ALL’INTERNO DELL’INCREDIBILE “SALVINILAND”







LE PROSSIME DATE DEL CORSO

13-15 giugno - 18-20 luglio - 8-10 agosto - 5-7 settembre - 10-12 ottobre

I PREZZI

Corso completo:
Hotel, colazione-pranzo-cena, assistenza tecnica, coffee break, aperitivo di saluto, pacchetto media (foto, video, dati del corso), gadget, attestato di partecipazione.
Totale: 1.100 euro

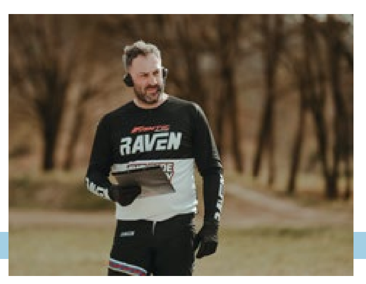
Noleggio moto:
gamma Fantic enduro 2024 (tutte le cilindrate a 2 e 4 tempi):
100 euro al giorno.

Noleggio abbigliamento:
casco, occhiali, stivali, pantalone, maglia, guanti, protezioni:
25 euro al giorno.

Info:
www.salviniland.com - info@salviniland.com







DEUS ex machina e ideatore dell'Academy, Alex Salvini segue la didattica della scuola con lo stesso impegno messo in campo da pilota.

PAROLA DI ALEX

UNA PASSIONE INFINITA

IL PALMARES di Alex Salvini, fatto di un titolo Mondiale enduro individuale e uno a squadre, quindici titoli italiani tra motocross e enduro, un europeo Supercross e due europei cross a squadre, basterebbe da solo per capire in pochi secondi la qualità che offre questo corso. Per entrare comunque nel dettaglio, abbiamo chiesto proprio a lui tutti i dettagli.

– Perché hai creato l'Academy?

«Durante tutta la mia carriera ho avuto la possibilità di provare e competere a livello mondiale in molte discipline dell'off-road: dal motocross al supercross, dall'enduro al SuperEnduro e più di recente nel rally e motorally. Alla base di tutte queste discipline c'è sempre un aspetto che la fa da padrone, ovvero la tecnica di guida. Credo di aver avuto una vera e propria ossessione per la tecnica di guida: ho sempre cercato e studiato cose nuove e metodi di guida avanzati, che mi permettessero di avere un vantaggio rispetto agli avversari. Questo mi ha portato a ricreare tutte le situazioni che trovavo in gara, a casa, per potermi allenare e progredire continuamente, arrivando a creare quello che ora la gente chiama SalviniLand, cioè un terreno dove sono situate tutte le mie piste di allenamento. Abbiamo creato l'Academy per dare un valore aggiunto a questo sport e a chi lo pratica».

– È un'idea che viene da lontano…

«Agli esordi, andai all'Andreani School, una delle prime scuole di motocross/enduro creata da Giuseppe Andreani. Era un vero e proprio "training camp" di più giorni durante i quali scoprivi tantissime cose del mondo del fuoristrada. Fu un'esperienza bellissima che ancora mi porto dentro. Col passare degli anni, ho sempre pensato di voler replicare quel modello di scuola, implementandola con tecnologie e tecniche attuali ma tenendo un format simile a quello. Mi piacerebbe che i partecipanti possano prima di tutto avere un'esperienza indimenticabile, oltre ad apprendere la corretta tecnica di guida e conoscere tanti aspetti fondamentali del mondo dell'off-road».

– Non potevi scegliere un posto diverso dalle tue colline, per farlo…

«Queste terre mi hanno visto crescere. Dagli inizi della mia carriera e ancora oggi, mio zio Luca Vanti ha sempre costruito, passo dopo passo, tutti i tipi di ostacoli e difficoltà che avrei potuto trovare in questo sport. Questo mi ha permesso di progredire continuamente, e ancora oggi è un posto fondamentale per me dove poter testare anche le moto e le parti speciali che sviluppo».

– L'Academy vanta collaborazioni importanti e tanta tecnologia.

«Ho sempre pensato che ogni cosa ha più valore se oltre alle sensazioni si abbinano dei dati. Con questa filosofia, ho cercato di implementare nella mia Academy più dati possibili con professionisti del settore e tecnologie presenti sul mercato. Credo fortemente che uno degli aspetti fondamentali, per migliorare la tecnica di guida e le performance, sia quello di potersi analizzare e capire gli sbagli così da poterli modificare e migliorare».

– Perché il corso si tiene su tre giorni?

«Perché, a mio avviso, è il tempo minimo per poter apprendere tutte le nozioni necessarie. In questa Academy, non si va solo in moto, ma si analizzano anche tutti gli aspetti correlati, importantissimi per migliorare il percorso di crescita di un pilota».

– Nella tua "SalviniLand" tieni molto al concetto di sostenibilità…

«Dal 2013 sono Ambasciatore "Ride Green" per la FIM, la Federazione Internazionale Motociclistica. Ho sempre avuto un occhio di riguardo per l'ambiente e credo che accogliere questo progetto all'interno della mia Academy sia il modo migliore per lanciare un messaggio e sensibilizzare la gente del mondo dell'off-road a rispettare l'ambiente».



LA VESPA è conosciuta da tutti ad ogni latitudine. Se non l'avete guidata, ci siete saliti o per lo meno l'avete vista passare. C'è un ricordo legato a una Vespa in ognuno di noi. Non ne ho la certezza, ma sento di poterlo affermare. Se ci pensate bene è qualcosa di unico.
Nella mia vita, ad esempio, la Vespa c'è stata dal primo giorno. Mio papà ne ha sempre avuta una, anzi per lui esisteva solo e unicamente la sua Vespa. Quella PX bianca ancora oggi in famiglia.
Ho ereditato quella passione fin da bambino e negli anni '90, quando scooter come il Booster, lo Zip, il Phantom e l'SR spopolavano, io scelsi una Vespa 50, quella che mi accompagnò anche nel mio primo viaggio in solitaria, durante il quale assaporai un senso di libertà indimenticabile.
Queste riflessioni mi attraversano la mente mentre trent'anni dopo guido una fiammante Vespa GTS sulle colline toscane della Valdera in un nuovo viaggio. Non sono solo però questa volta, ma in compagnia di altre 15.000 Vespa nella lunga parata organizzata per il Vespa World Days, l'annuale raduno che riunisce Vespa Club e appassionati di tutto il mondo. Lì percepisco che tutti quelli che in questo momento stanno guidando, come me, hanno una storia, un ricordo, un sentimento che li unisce alla Vespa. Qualcosa da celebrare insieme. Qualcosa che li ha spinti a partire per essere presenti a quello che, a tutti gli effetti, è il raduno che entrerà nella storia, perché per la prima volta si è svolto a Pontedera. Città dove la Vespa è nata nel 1946 e dove viene ininterrottamente prodotta dalla Piaggio che quest'anno celebra i 140 anni dalla sua fondazione e il secolo di vita dello storico stabilimento toscano.



E OSSERVO che l'amore per la Vespa non ha età. Al mio fianco accelerano allegri nonni e nonne, coppie da una vita e fidanzatini, ragazzi, ragazze, bambini abbracciati a papà e mamma. C'è chi è uscito di casa la mattina e vive a Pontedera e ha inforcato la sua Vespa e chi è partito dall'Australia per essere qui. Nel serpentone colorato lungo oltre 16 chilometri partito da Pontedera per poi arrampicarsi sulle colline toscane presente e passato viaggiano insieme al ritmo scandito dal tintinnio dei vecchi motori a 2 tempi e dalla tonalità bassa dei moderni 4 tempi.
È una sfilata emozionante, in cui le miss di Pontedera si presentano con tutti gli abiti e le forme che





PER I VESPA World Days sono arrivati a Pontedera vespisti da ogni parte del mondo. Nella parata si è creato un serpentone colorato lungo oltre 16 chilometri di oltre 15.000 Vespa.

LA VESPA UNISCE (SEMPRE!)

IN OCCASIONE DELL'ANNUALE RADUNO, OLTRE 30.000 VESPISTI PROVENIENTI DA OGNI PARTE DEL MONDO SI SONO RITROVATI, PER LA PRIMA VOLTA NELLA STORIA, A PONTEDERA, LA CITTÀ IN CUI È NATA LA VESPA. QUATTRO GIORNI DI FESTE, MOSTRE, CONCERTI, TEST RIDE, TOUR, PARATE E QUEL PIACERE DI STARE INSIEME SUSCITATO DALLA PASSIONE PER UN MEZZO UNICO

di **STEFANO BORZACCHIELLO**



le hanno rese celebri. Su queste strade c'è la storia di Vespa con tutti i modelli prodotti dal 1946 a oggi. Le più rappresentate sembrano le PX, ma ci sono anche tante GTS, le "faro basso" che sembrano uscite dal concessionario, un mare di Special e Primavera, le mitiche Rally e per un tratto osservo fianco a fianco la prima 98 e una 946, che spettacolo!

LA PARATA è una festa itinerante. Cicalini e clacson cantano e, come in una scena di altri tempi, a bordo strada di ogni paese che attraversiamo, gli abitanti ci salutano, ci tendono le mani per farsi dare un cinque. Allegria, sorrisi, smartphone pronti a catturare un ricordo ci circondano.
Chissà, mi domando se anche la mente lungimirante di Corradino D'Ascanio avrebbe mai potuto immaginare qualcosa di simile per quello scooter che era nato come un semplice mezzo di trasporto alla portata di tutti e poi è diventato molto di più: uno stile di vita.
La strada sale e volo alto. In un mondo in cui siamo sempre più connessi ma in cui le divisioni non cessano di esistere, la Vespa unisce. Contribuisce a creare un senso di armonia diffusa.
Lo respiro nell'aria, mescolato a quello della miscela, e l'ho vissuto sulla mia pelle al Vespa Village, allestito in piazza del Mercato a Pontedera, vedendo abbracci e pacche sulle spalle in un caleidoscopio di colori, volti e lingue differenti in cui la sola parola che coglievi distintamente pronunciata con slang diversi, era Vespa.
Alla fine eravamo più di trentamila. Al nutrito gruppo di vespisti provenienti da ogni parte della nostra penisola si sono uniti appassionati da Germania, Francia, Regno Unito, Spagna, Austria e Svizzera ma anche Australia, Hong Kong, Messico, Argentina, Filippine, Stati Uniti, Canada, Colombia, per un totale di 55 Vespa Club nazionali rappresentati. Durante i giorni di festa ogni strada di Pontedera parlava di Vespa. La fabbrica ha aperto le sue porte e il Museo Piaggio è stato preso d'assalto da migliaia di visitatori.

L'EVENTO si è chiuso con le premiazioni, con protagonisti i vespisti partecipanti al Concorso di Eleganza, e i Vespa Club che hanno preso parte al Vespa Trophy, il trofeo turistico nel quale i Club sono chiamati a testimoniare con foto e timbri speciali sul proprio travel book le tappe nel loro viaggio verso Pontedera.
E mentre tutti i vespisti erano sulla via del ritorno, già si pensava all'edizione del prossimo anno. L'assemblea del Vespa World Club ha approvato la proposta del Vespa Club di Spagna e i Vespa World Days 2025 saranno ospitati dalla città di Gijón, nelle Asturie, nello splendido scenario della costa atlantica. La storia continua e noi ci saremo per raccontarla!









AD APRIRE la sfilata è stata la Vespa GTS 300 con i colori e le insegne della Polizia di Stato. Per il Vespa World Days il Centro Stile ha realizzato la Vespa 140th of Piaggio (a sinistra), serie limitata venduta solo nei giorni del raduno. Al centro, un selfie dell'autore, circondato dalle Vespa.

PRODUZIONE



ARRIVA nei concessionari la prima MV Agusta con cerchio anteriore di 21". Si chiama Enduro Veloce, e l'abbiamo provata in Sardegna, su strada e fuori.

IL CONTRARIO DI TUTTO

È LA PRIMA 21”-18” CHE CI HA FATTO TRADIRE LA TERRA ATTIRANDOCI IRRESISTIBILMENTE VERSO L’ASFALTO. QUESTIONE DI ALCHIMIE VARESINE, O DI MONDO CHE GIRA A ROVESCIO?

di ANDREA TOUMANIANTZ

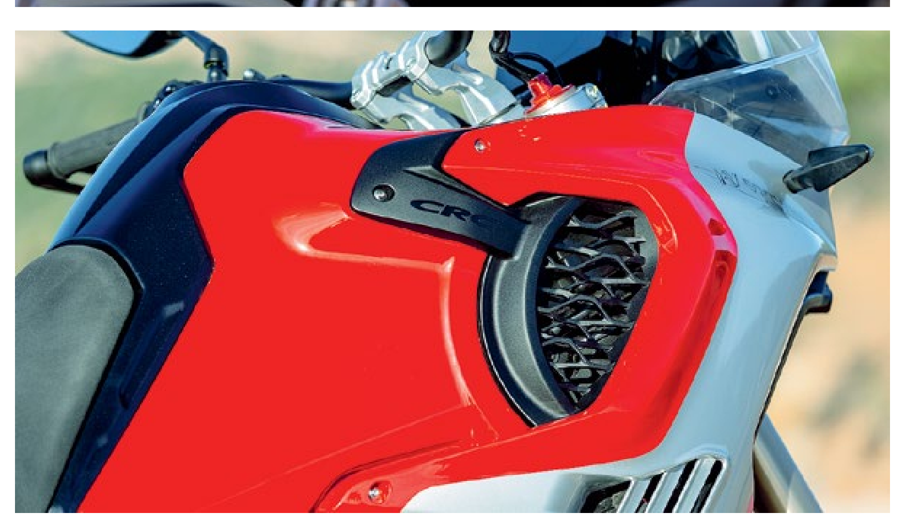
DUE ANNI e più d’attesa con conferme e smentite, qualche incertezza sul nome, ma ora finalmente ci siamo, è arrivata. Chiamatela come volete, Lucky, LXP, Edi Orioli, oppure col suo nome, Enduro Veloce: la prima MV Agusta con i numeri per fare anche del fuoristrada è pronta ad affrontare il mercato. Insomma, l’attuale ondata di passione per l’off-road ha fatto cadere un’altra delle icone italiane della guida sportiva su asfalto. Ma sarà davvero così? Andiamo a scoprirlo.
Sfatiamo subito qualche falso mito che abbiamo sentito aleggiare tra gli appassionati: non c’è nulla di orientale in questa moto, perché è interamente prodotta, quasi artigianalmente, a Varese. Il suo tre cilindri è del tutto nuovo, un motore frizzante che sarà sicuramente la base per altri modelli. Il look è totalmente inedito per MV, ma la notevole cura con cui è realizzata è sempre quella (a parte qualche piccolo neo). C’è comunque un aspetto di questa moto che stride con la scelta delle misure delle ruote e la corsa lunga delle sospensioni, entrambe tipicamente off-road: l’Enduro Veloce è davvero efficace su strada, dove è capace smuovere il polso destro anche di chi solitamente guida immerso nella tranquillità. Per questo segmento, 23.000 euro f.c. non sono pochi e sono pure superiori al prezzo di listino della Ducati DesertX Rally. Qui, però, si pagano l’esclusività e la tecnica di MV, che ha scelto di entrare col proprio stile nel mondo delle moto capaci di indossare il tassello.

PROBABILMENTE, le forme tanto insolite per una moto di Schiranna potrebbero far vacillare i giudizi di qualche appassionato, ma la cura messa nei dettagli resta ad un livello speciale. Nel complesso le forme sono quelle tipiche di una big enduro, con il frontale alto e massiccio e il posteriore snello e quasi spogliato di tutto.

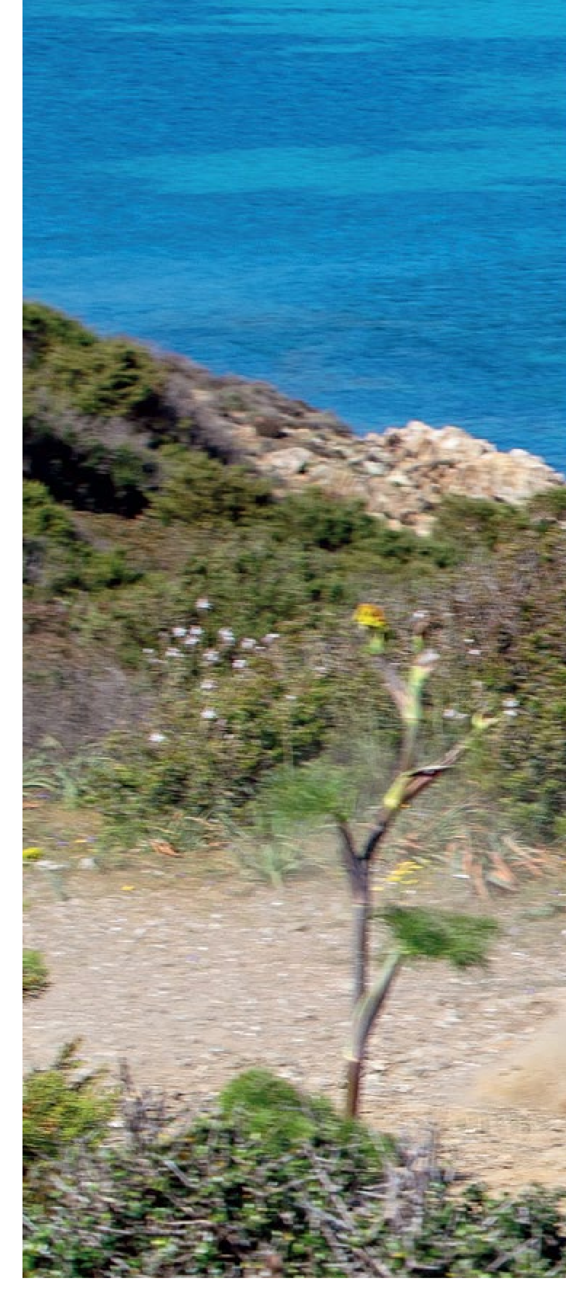

Arai







IL DASHBOARD TFT a colori è da prima classe, ha varie configurazioni selezionabili e una grafica ben studiata, che in poco spazio comunica bene un sacco d'informazioni. Visualizza pure in tempo reale le forze e gli angoli di piega rilevati dalla IMU. La forma degli estrattori d'aria ricorda la grafica della vecchia Lucky Explorer, ma è frutto di studi per deviare l'aria calda dalle gambe del pilota.



Bella e comoda la sella bicolore, piuttosto scavata nella parte anteriore e ricoperta con un materiale simil-scamosciato, molto gradevole al tatto e dal buon grip. L'approfondito studio aerodinamico ha modellato il cupolino, non regolabile e diviso in due parti, oltre ai convogliatori dell'aria, che accentuano la portata al radiatore, allontanandola dalle gambe del pilota.
Per trovare una finezza, basta guardare la doppia colorazione sui convogliatori laterali, ottenuta schermando il primo colore, per poi passare il secondo. Una tecnica artigianale, che comporta costi elevati e un alto numero di scarti.
Raffinatezze a parte, l'abbinamento tra argento e rosso, livrea delle MV con cui correva Agostini, è molto ben riuscito; ma non è niente male pure l'elegante bianco-nero della serie limitata "Orio-

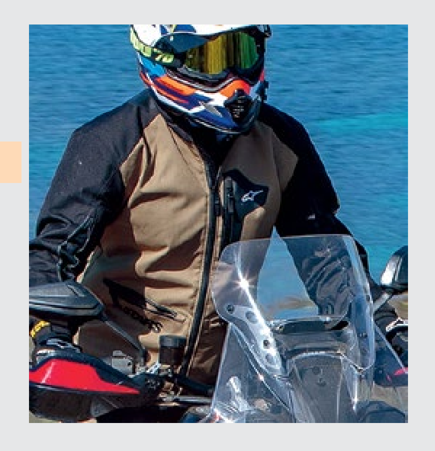


li", che a tutti gli effetti è che una Enduro Veloce super accessoriata e con targhetta firmata. Un'altra firma, questa volta presente sul carter destro di tutte le Enduro Veloce, è quella riportante il nome di chi ha assemblato il motore, un vero tocco di classe.
Meno riuscito è invece il grosso e squadrato terminale di scarico, poco armonizzato con tutto il resto. Lo perdoniamo solo perché "suona" magnificamente. Da alcune plastiche e accoppiamenti ci saremmo aspettati maggior solidità. L'impianto luci full led caratterizza fortemente il frontale e il posteriore.

A LIVELLO TECNICO troviamo davvero tanta roba, a partire dal tre cilindri in linea DOHC di 931 cm^3, capace di ben 124 CV a 10.000 giri e 102 Nm a 7.000 giri, numeri notevoli per questo segmento. L'albero motore controrotante compensa l'effetto giroscopico delle ruote a favore della maneggevolezza, la frizione idraulica è antisaltellamento e il comando del gas è un ride-by-wire. Il cambio è dotato di un quickshifter bidirezionale che crea dipendenza, più avanti vi spieghiamo il perché. Per questioni di affidabilità, per il telaio perimetrale è stato scelto l'acciaio, così come per il telaietto posteriore, saggiamente imbullonato. Una forcella Sachs di 48 mm Ø, ultraregolabile, domina l'anteriore, mentre dietro lavora un ammortizzatore, sempre Sachs, collegato al forcellone in alluminio tramite leveraggi progressivi. L'escursione delle due ruote è di 210 mm. I freni Brembo a bordo non sfigurerebbero neppure in pista, con due

I VIAGGI VISSUTI CON PIGLIO SPORTIVO, SU QUALUNQUE TIPO DI STRADA, SONO IL SUO AMBIENTE NATURALE. ALL'OCCORRENZA AFFRONTA ANCHE UN FUORISTRADA NON SCONTATO, MA RICHIEDE IMPEGNO

Outfit e dintorni



COMPLETO **ALPINESTARS VENTURE XT**

PER CHI VUOLE viaggiare comodo e ben areato, questo completo è una buona scelta. Composto da un tessuto antistrappo molto flessibile e idrorepellente, ha protezioni morbide Nucleon Flex Pro integrate. Risulta molto leggero e una volta indossato lascia il pilota libero nei movimenti, grazie alle protezioni interne sottili e flessibili. Quindi regala grande sensazione di liberà. Prese d'aria presenti sulle maniche, una frontale sulla cerniera e due estrattori posteriori, permettono buona areazione su strada, che diventa scarsa solo nel fuoristrada lento e impegnativo. Le due tasche frontali hanno capienza sufficiente e un taglio superiore ergonomico.
Comodo anche il pantalone, con prese d'aria sopra al ginocchio in stile motocross. È disponibile in 2 versioni: da indossare internamente o esternamente allo stivale. Non sono previste membrane termica e impermeabile quindi, con pioggia insistente, il tessuto idrorepellente resiste per un tempo limitato.
Prezzi: giacca 289 euro, pantalone 214 euro.







dischi anteriori di 320 mm Ø e pinze radiali Stylema. La sella è regolabile a 850 o 870 mm da terra, mentre la luce utile sotto al telaio è di 230 mm. Una misura da off-roader. Le ruote a raggi vantano cerchi Takasago Excel con sistema bartubeless, per montare appunto pneumatici tubeless.
L'elettronica è da 10 e lode: 4 riding mode, ride-by-wire con strategie di gestione della coppia, 8 livelli di traction control (2 per l'off-road), con funzione di adattamento ai pneumatici montati, ABS cornering a 2 livelli (strada e off-road), gestione freno motore, launch control (un po' inutile), anti wheelie, cruise control con disinserimento da comando gas a corsa negativa. Peccato per l'abbondante peso di 245 kg col pieno da 20 litri, perché da una moto premium ci aspettavamo di meglio.

ALLA GUIDA si scopre una big enduro fatta un po' al contrario, con numeri e dotazioni da tassellata, ma che poi, nonostante il 21" anteriore, dà il meglio di sé su strada. Praticamente una adventure con l'animo da superbike. Una moto adatta sicuramente anche ai viaggi impegnativi, da soli o in coppia, ma sempre pronta a cambiare faccia non appena arriva qualche bella curva. Più volte, danzando nel misto, abbiamo ipotizzato che forse un 19" all'anteriore le avrebbe reso maggiore giustizia.
MV, di fatto, ha realizzato qualcosa che a Varese si era parzialmente visto solo sulla Turismo Veloce: ha creato una moto tagliente, ma comoda; di quelle con cui spararsi anche viaggi importanti... a tutto comfort. Non è una moto piccola, ma ha una postura piuttosto raccolta, grazie alla vicinanza del ma-



nubrio, posizionato anche non molto in alto e alle pedane, anch'esse piuttosto vicine alla sella, per essere su una big enduro. Con la seduta alta la piega delle gambe è ottimale; abbassandola diventa un po' eccessiva. Buono il controllo sul manubrio, che si gestisce come fosse quello di una naked. Comoda la sella, stretta anteriormente, per toccare bene a terra con entrambi i piedi, e larga posteriormente per dare il giusto sostegno. In piedi c'è buon appoggio sulle pedane, ottimo spazio e discreto grip per le gambe, mentre il manubrio, in questo caso, andrebbe un po' alzato.

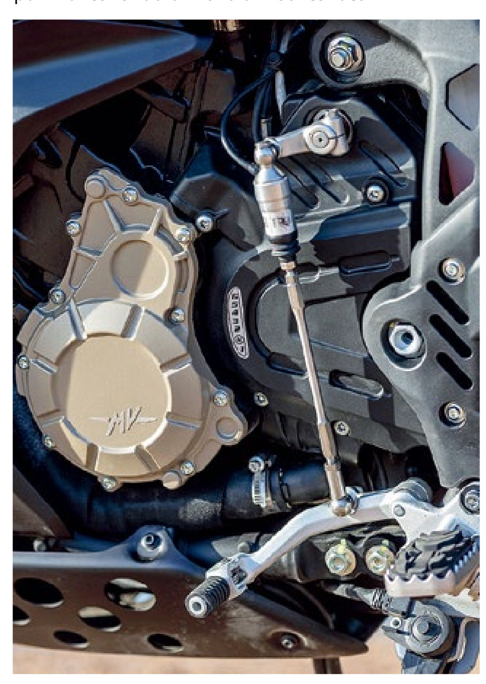
AVETE PRESENTE la sensazione di ascoltare musica con cuffie audio di ottima qualità, con il sound che ti entra dentro facendoti vibrare? I tecnici MV parlavano di "esperienza acustica",

IL LOOK è da adventure, ma lei è super tagliente su strada: quando l'abito non fa il monaco...

ma solo in sella abbiamo realizzato veramente cosa fosse. Il quickshifer, ad ogni cambiata, emette un suono degno di un'auto del WRC o di una MotoGP; e tutto questo diventa una droga, un qualcosa che non riesci a smettere di usare. Suono a parte, il motore è goduria e divertimento puro su strada, grazie ad un'erogazione precisa e sempre piena. Il che, unito ad una ciclistica precisa e imperturbabile sulle asperità, rende la Enduro Veloce una stradale confortevole e decisamente performante. Le manca solo un po' di maneggevolezza, a causa anche del peso, ma tra le curve ti istiga ad aumentare il passo anche quando non vorresti. Il bello è che resta sfruttabile e facile anche andando a passeggio... il problema è resistere alla tentazione di accelerare. In fuoristrada, la dotazione di ottimo livello permette di affrontare degnamente anche ostacoli non banali, ma il problema è il peso che limita molto la guidabilità, specialmente nello stretto e nelle discese, dove serve decisione per farle rispettare le traiettorie. Il tre cilindri regala buona trazione grazie all'erogazione pulita, mentre il freno anteriore, discretamente aggressivo, arriva facilmente ad attivare l'ABS, mentre richiede attenzione ad ABS spento.



MOLTO CURATO a livello aerodinamico, il cupolino non regolabile offre comunque ottima protezione, pur mantenendo dimensioni contenute.





LA SCHEDA

MOTORE Tre cilindri in linea, 4 tempi, raffreddato a liquido. Alesaggio e corsa 81,0 x 60,2 mm; cilindrata 931,0 cm³. Rapporto di compressione 13,4:1. Distribuzione doppio albero a camme in testa, 4 valvole per cilindro. Iniezione elettronica, corpo farfallato di 47 mm Ø con ride by wire. Trasmissione primaria a ingranaggi, finale a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio, cambio a 6 rapporti.

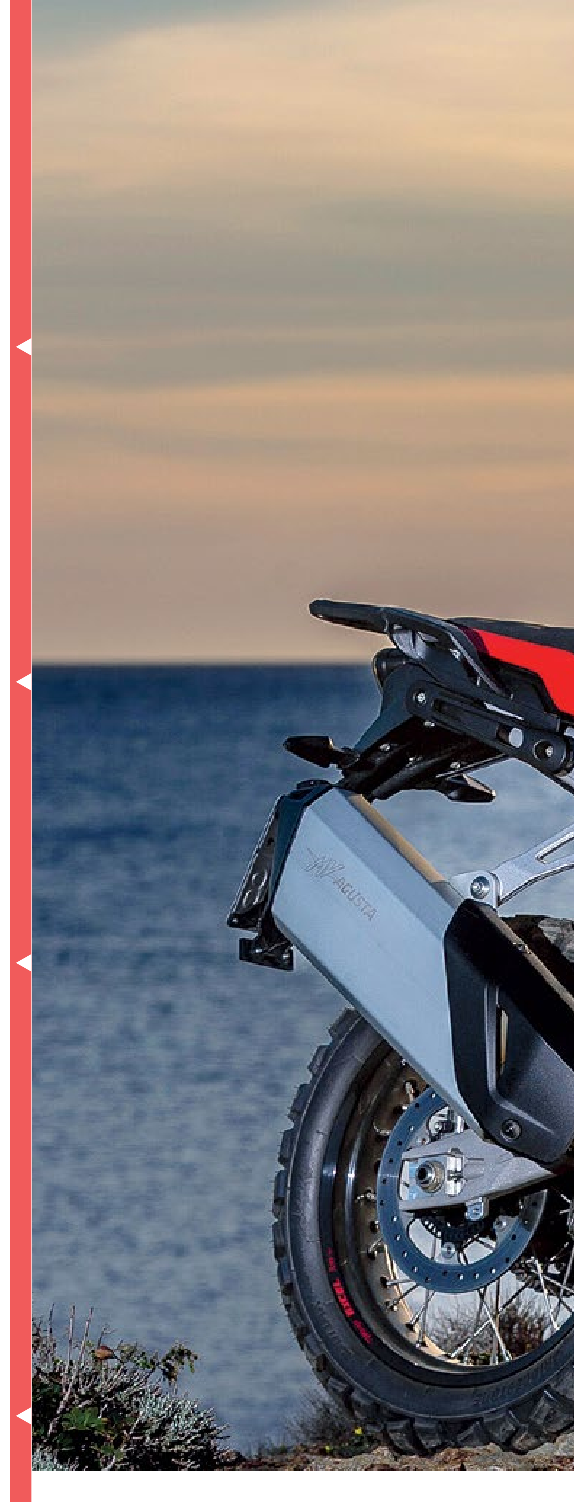
CONTROLLI ELETTRONICI Quattro modalità di guida: Urban, Touring, Off-Road e Custom All-Terrain. Controllo di trazione a 8 livelli, freno motore 2 livelli. ABS cornering regolabile su due livelli. Quickshifter. Cruise e launch control. Connessione con lo smartphone. Antifurto con geolocalizzazione.

CICLISTICA Telaio doppio trave in tubi d'acciaio. Sospensioni Sachs: anteriore forcella teleidraulica regolabile con steli di 48 mm Ø, escursione 210 mm; posteriore leveraggio progressivo con forcellone in alluminio e monoammortizzatore idraulico regolabile, escursione 210 mm. Freni Brembo: anteriore a doppio disco di 320 mm Ø, con pinze ad attacco radiale a quattro pistoncini; posteriore a disco di 265 mm Ø, con pinza a due pistoncini. Pneumatici Bridgestone Battlax AX 41: anteriore 90/90-21"; posteriore 150/70-R18".

DIMENSIONI Interasse 1.610 mm, altezza sella 850/870 mm, lunghezza 2.360 mm, larghezza 980 mm, altezza minima 230 mm. Avancorsa 118 mm. Peso a secco 224 kg. Capacità serbatoio 20 litri.

PRESTAZIONI DICHIARATE Potenza 91 kW (124 CV) a 10.000 giri/min. Coppia 102 Nm (10,4 kgm) a 7.000 giri/min. Velocità massima 240 km/h.

PREZZO Euro 23.000 franco concessionario. Garanzia di 4 anni. Omologata Euro5+.





INQUADRATE il QR Code con lo smartphone per vedere i nostri contenuti multimediali.





LO STELO SINISTRO della forcella contiene tutta l'idraulica, quello destro la sola molla. Pratici e intuitivi i blocchetti di comando, basta pochissimo per capire (e sfruttare al meglio) tutte le funzioni.



ACCENTO SVEDESE

L'AZIENDA SVEDESE SPINGE FORTE E PRESENTA LA SVARTPILEN 801, UNA MOTO A METÀ TRA UNA SCRAMBLER E UNA NAKED. L'ABBIAMO PROVATA LUNGO OLTRE 200 KM DI STRADE BELLISSIME

di ALESSANDRO CODOGNESI

IL GRUPPO KTM sta spingendo fortissimo. Presentano nuovi modelli, acquisiscono Marchi, moltiplicano il fatturato… tra i più importanti sotto-brand del gruppo c'è Husqvarna, che da quando è stata "inglobata" è diventata un po' la sorella "fighetta" di KTM. Ma se pensate che si limiti a vestire di abiti futuristi la meccanica delle moto arancioni, cambiando l'ergonomia, sappiate che in realtà c'è di più, come dimostra la nuova



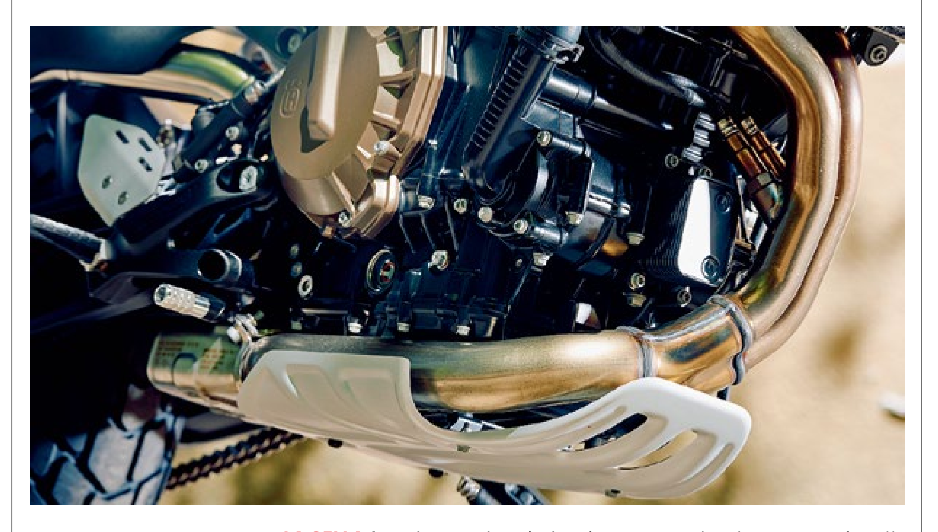
L'ESTETICA così spigolosa è sempre stata una caratteristica delle Husqvarna da strada, quantomeno da quando sono sotto l'ala di KTM. Il serbatoio è specifico per la Svartpilen, come pure lo scarico tagliato.

Svartpilen 801. Che si potrebbe appunto immaginare come la sorella ben vestita della 790 Duke e... in parte lo è; ma alcune importanti modifiche ne cambiano profondamente l'indole teppista. L'abbiamo scoperto guidandola tra le spettacolari strade vicino a Marsiglia.

DI FATTO, la 801 sostituisce a listino la 701 monocilindrica, proponendo un pacchetto più al passo coi tempi. Esteticamente, quando furono presentate qualche anno fa, le Svart e Vitpilen erano qualcosa di fuori dal coro, forse le prime e uniche moto davvero identiche al primo prototipo. Da allora è passato qualche anno, e a dirla tutta qualche segno dell'età si vede: la 801 è una moto fatta bene, curata nei dettagli e con alcuni particolari degni di nota (come il serbatoio sfaccettato), ma forse non è più così originale. Da alcune angolazioni ricorda altri modelli, mettiamola così. Non il codino però, che rimane un esempio di razionalità e stile.
Come anticipato, sfrutta la piattaforma della 790 Duke, a partire dal motore. Il bicilindrico parallelo LC8c di 799 cm^3 con fasatura a 75° è sostanzialmente identico ed eroga 105 CV a 9.250 giri e 87 Nm. È un motore leggero, appena 52 kg, e adotta due contralberi. Il quickshifter è di serie. Abbinata al motore c'è un'elettronica completa, che grazie alla piattaforma inerziale a 6 assi prevede controllo di trazione (sensibile all'angolo di piega), anti-wheelie, ABS cornering (disattivabile al posteriore), tre riding mode pre-impostati e uno customiz-







LA SELLA è realmente ben imbottita, una gradevole sorpresa (quella della Duke è invece dura e risulta scomoda dopo poche ore). Carino anche lo strato in gomma di protezione sul serbatoio. Sotto allo scarico c'è una paratia in alluminio, casomai vi venisse la pazza idea di fare del fuoristrada...



zabile in ogni parametro (optional). E ovviamente anche differenti mappe motore. Optional è anche l'MSR, il sistema di regolazione del freno motore.

La ciclistica si affida a un traliccio in acciaio che anche se ha misure identiche alla Duke, in realtà è stato un po' modificato nelle rigidezze e nelle geometrie, per garantire maggiore comfort. Lavora con sospensioni WP a lunga escursione (140-150 mm) regolabili nell'idraulica (compressione e ritorno); anche in questo caso con una differente taratura per adattarsi meglio a un utilizzo più rilassato. Rispetto alla vecchia 701, invece, hanno meno regolazioni (5 vs. 20), ma garantiscono lo stesso range. In altre parole, ogni click produce un effetto più evidente. Discorso valido anche



per il forcellone (simile ma diverso) e per il telaietto (simile ma diverso, anche se come sulla 790 integra l'airbox). Il peso è di 181 kg senza benzina, il serbatoio è di 14 litri (specifico per lei), i dischi di 300 mm Ø lavorano con pinze radiali, i cerchi sono di 17" e calzano Pirelli MT 60 RS (volendo ci sono i cerchi a raggi).
Rispetto alla Duke è più raffinata e curata, e si fa pagare anche per questo: costa 11.530 euro, per un pacchetto in realtà già abbastanza completo di serie. Non sono pochi, soprattutto se consideriamo che l'ultima Yamaha MT-09, anche lei molto ben equipaggiata, costa qualche centinaio di euro in meno.

LO AMMETTO: un po' ingenuamente, pensavo di trovarmi a guidare una Duke ri-carrozzata. La meccanica è quella, la posizione di guida è simile, l'elettronica idem… ma la storia è leggermente diversa. Se ciò che ci si aspetta è una moto super-agile, con un avantreno simile a un aratro, c'è il rischio di rimanerci male.
Ci vuole qualche chilometro per capirlo, ma poi il messaggio arriva: la Svart 801 è una scrambler con il motore della Duke, e questo è quanto. Perché è una moto dolce in ingresso curva, non nervosa, con un'ergonomia sorprendentemente confortevole e una ciclistica solida ma non certo estrema. Ed è allora, quando capisci che non devi guidarla in maniera spigolosa ma morbida, che trovi tutto il bello che sa offrire.
Un punto di differenza importante rispetto alla sorella Duke in effetti è

IL MOTORE HA UN'EROGAZIONE SCOPPIETTANTE, IN QUALUNQUE MARCIA. DAI 3.000 GIRI E FINO AL LIMITATORE C'È UNA SPINTA CONSISTENTE, ROBA DA NAKED SPORTIVA



L'EROGAZIONE briosa del motore potrebbe ingannarvi: la Svart non è una naked sportiva. Ha una ciclistica confortevole, che non gradisce le staccate poderose o la guida nervosa.

proprio l'ergonomia. La Svartpilen non è una naked tutta-davanti, è una moto confortevole. Bella la sella, comoda anche dopo molte ore, mentre la triangolazione con pedane e manubrio non arriva a stancare praticamente mai, con una buona abitabilità anche per i piloti più alti (come il sottoscritto). Si sta col busto dritto e le braccia distese su un manubrio alto e larghissimo. Che ha pure il traversino centrale, come le moto da off-road. Ottima anche la posizione delle pedane, centrali; come pure il livello di vibrazioni, davvero contenute e mai fastidiose. Mentre la protezione dall'aria… è meglio dimenticarsela.

DICEVAMO che inizialmente, durante i primi chilometri, ci si trova un po' spaesati. Prima di tutto per "colpa" del motore, un vero petardo. Pronto a qualsiasi regime, ha un'erogazione scoppiettante, in qualunque marcia. Dai 3.000 giri e fino al limitatore c'è una spinta consistente, roba da naked sportiva (e forse è proprio questo ciò che inganna), per poi prodigarsi in un allungo sorprendente, per un bicilindrico. La velocità con la quale prende i giri è esaltante, ma forse un po' poco intonata ad una moto di questo genere. Tutta questa energia, in effetti, è tipica di moto sportive, con la differenza che, quando ti arriva la curva in faccia, qui non puoi buttarla dentro con il freno ancora tirato.

La Svartpilen richiede una guida un pelo più morbida, perché le sospensioni sono pensate (anche) per assicurare comfort e le sue geometrie non le consentono di "mangiarsi" le curve in un amen. Meglio quindi mollare i freni in anticipo, senza esagerare, impostare una bella traiettoria e godersi



la sua buona stabilità a centro curva. Allora trovi la ragione di questa moto. È in quei momenti che ti fai cullare dalle curve, non sei tu ad aggredirle con il coltello tra i denti. Per quello esistono altre moto, come la sorella Duke, ben più svelta e reattiva (se si vuole più sostegno, comunque, basta agire sui registri idraulici della forcella, che effettivamente rendono la Svartpilen più stabile e precisa).

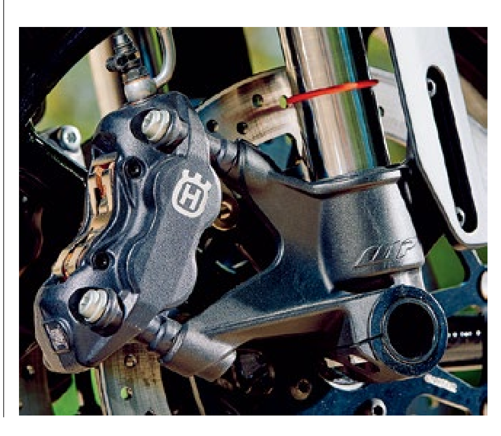
UNA GUIDA morbida e fluida, quindi, rovinata soltanto da due cose: primo, una risposta al gas un pelo troppo aggressiva anche se addolcita in modalità "Street" (la più conservativa), come se il motore erogasse un filo in più di quanto richiesto, almeno nel primo aggancio del gas; secondo, un comando del freno anteriore decisamente spugnoso. In questo caso si tratta di una caratteristica comune alla 790, e quando vuoi guidare con più brio può infastidire. Si può ovviare non considerando il primo centimetro di corsa della leva, tenendo per buona solo l'ultima parte; il rischio, però, è di frenare troppo. Molto bene invece l'elettronica: il quickshifter è preciso negli innesti (anche se non rapidissimo) e i vari controlli sono tutti ben settati, mai invasivi.
Il rischio di fare un banale copia-incolla era alto, ma Husqvarna ha saputo dare un'identità ben precisa a questa Svartpilen 801. Probabilmente non farà numeri da capogiro, ma state certi che saprà conquistare il cuore di chi cerca una naked comoda e comunque pimpante. E magari anche stilosa.

IL RISCHIO DI FARE UN COPIA-INCOLLA ERA ALTO, MA HUSQVARNA HA SAPUTO DARE UN'IDENTITÀ BEN PRECISA A QUESTA MOTO. NON FARÀ NUMERI DA CAPOGIRO, MA SAPRÀ CONQUISTARE IL CUORE DI CHI CERCA UNA NAKED COMODA E PIMPANTE



LE REGOLAZIONI sulla forcella si effettuano senza attrezzi grazie a due comode farfalle di plastica. La fanaleria è tutta a led, i freni sono forniti da J.Juan.





LA SCHEDA

MOTORE Bicilindrico in linea, 4 tempi, raffreddato a liquido. Alesaggio e corsa 88,0 x 65,7 mm; cilindrata 799,0 cm^3. Distribuzione doppio albero a camme in testa, 4 valvole per cilindro. Rapporto di compressione 12,5:1. Iniezione elettronica, con corpi farfallati Dellorto di 46 mm Ø e sistema ride by wire. Trasmissione primaria a ingranaggi, finale a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio, cambio a 6 rapporti.

CONTROLLI ELETTRONICI Quattro modalità di guida: Street, Rain, Sport, Dynamic (optional con sistema antimpennata).Controllo di trazione. ABS cornering. Quick shifter bidirezionale. Sistema di segnalazione della frenata di emergenza. Connessione con lo smartphone.

CICLISTICA Telaio traliccio in acciaio. Sospensioni WP: anteriore forcella teleidraulica a steli rovesciati di 43 mm Ø, escursione 140 mm; posteriore forcellone oscillante in alluminio e monoammortizzatore idraulico regolabile in estensione e nel precarico molla, escursione 150 mm. Freni: anteriore a doppio disco di 300 mm Ø, con pinze ad attacco radiale a quattro pistoncini; posteriore a disco di 240 mm Ø, con pinza a due pistoncini. Pneumatici Pirelli MT 60 RS: anteriore 120/70-ZR17"; posteriore 180/55-ZR17".

DIMENSIONI Interasse 1.388±15 mm, altezza sella 820 mm, altezza minima 174 mm. Inclinazione cannotto di sterzo 24,5°. Avancorsa 97,9 mm. Capacità serbatoio 14 litri. Peso a secco 181 kg.

PRESTAZIONI DICHIARATE Potenza 77 kW (105 CV) a 9.250 giri/min.; coppia 87 Nm (8,9 kgm) a 8.000 giri/min.

PREZZO Euro 11.530 franco concessionario. Garanzia di 2 anni. Omologata Euro5+.





INQUADRATE il QR Code con lo smartphone per vedere i nostri contenuti multimediali.





DA SINISTRA: un dettaglio del fondello dello scarico, molto curato a livello estetico; il quickshifter è offerto di serie; le pedane sono centrali e garantiscono un buon livello di comfort alle gambe.

TERREMOTO DALL'ORIENTE

ESSENZIALE MA NON TROPPO, BEN FATTA E SICURAMENTE PENSATA DA CHI CONOSCE BENE IL FUORISTRADA, QUESTA BICILINDRICA PROMETTE GRANDI COSE, GIÀ A PARTIRE DAL PREZZO

di **ANDREA TOUMANIANTZ** - foto **FOTOLIBERA**

APPARSO praticamente dal nulla ad EICMA 2022, il brand Kove ha immediatamente catalizzato l'attenzione di tutti gli appassionati del settore dual. Il fatto interessante, inoltre, è che la Casa non si è fatta precedere da pubblicità o campagne mirate di marketing ma, molto più semplicemente, ha puntato a farsi apprezzare per la bontà dei prodotti e per la professionalità del suo staff. A questo punto, però, servivano conferme tangibili: la prima è arrivata dalle tre moto portate al traguardo della Dakar 2023; la seconda, con le prime 450



Rally vendute e molto apprezzate dal pubblico. Ora per Kove è tempo di aggredire il segmento delle adventure medie con la 800X in versione Pro, ovvero il modello che sta a metà tra la versione base e la più estrema Rally, che arriverà in autunno.
A nostro parere, Kove e Pelpi, l'importatore italiano, hanno fatto bene a usare come "testa d'ariete" la Pro, perché è sicuramente quella più affine a chi ama i viaggi su terra (il trend del momento). I suoi numeri nella scheda tecnica, che ci avevano già colpito, sono confermati dai fatti: ora esiste sul mercato



PICCOLA e sottile come fosse una 500, la Kove stupisce e soddisfa per prestazioni e realizzazione.









DALL'ALTO, forcella ultraregolabile e raisers alti per la guida in piedi, pomello di regolazione rapida del precarico del monoammortizzatore e ammortizzatore di sterzo nascosto sotto alla piastra inferiore.

un'altra prestante bicilindrica da fuoristrada, con ancora qualche difetto da risolvere, ma comunque tra le più valide tassellate della categoria.
Ultimo della lista, ma primo per importanza, il prezzo di 9.790 euro f.c. che lascia stupefatti, perché in quanto a prestazioni, questa Kove se la gioca con le versioni R o Extreme di altri marchi, ma costa decisamente meno.

COME SEMPRE, il design è questione di gusti. Già al primo sguardo, però, la 800X Pro mostra volumi snelli e forme da moto di razza. È talmente compatta da sembrare quasi di cilindrata inferiore, mentre l'anteriore si riconosce immediatamente per le forme squadrate del cupolino e per il doppio fanale poliellissoidale a led. Azzeccati, volumi e forme dell'avantreno a metà strada tra protettività e snellezza per la guida in off, con un parabrezza basso e (purtroppo) non regolabile in altezza. Furba la scelta di montare due sobri tubi di protezione in alluminio sopra ai convogliatori del radiatore, che al contrario di tante avversarie, si integrano perfettamente nel profilo della moto.
Interessante è pure il serbatoio, realizzato in plastica, che per buona parte si sviluppa verso il basso, infilandosi sotto la parte anteriore della sella. Quest'ultima risulta scavata nella porzione del pilota per mantenersi bassa; e in effetti misura solo 875 mm da terra, nonostante la notevole escursione delle sospensioni. Confrontata alla Ténéré Extreme (910 mm) o alla KTM 890 Adventure R (880 mm) – moto con la stessa escursione delle sospensioni - resta decisamente più bassa.
Minimale è pure il sottile telaietto posteriore, che termina con un piccolo, ma sicuramente utile, portapacchi in alluminio. Peccato sia saldato invece che imbullonato; e peccato anche per la pedana destra del passeggero, che seppur imbullonata, se rimossa richiede l'installazione di un supporto del terminale di scarico (al momento non previsto dalla Casa).
Altri dettagli: mancano la regolazione distanza della leva frizione e un siste-



ma rapido per l'altezza di cambio e freno posteriore, mentre è presente il pomello per la regolazione rapida del precarico del monoammortizzatore.

LA 800X PRO non gioca sulla ricchezza di accessori, perché per esempio la voce elettronica va poco oltre l'indispensabile; tutto quello che serve per godersi la moto, però, c'è ed è pure pensato bene. Il bicilindrico in linea, DOHC di 799 cm³ ha scoppi fasati a 270°, e comandi a cavo per gas e frizione (antisaltellamento). Buoni i valori di 94,5 CV a 9.000 giri e 79 Nm a 7.500 giri di cui è capace, il tutto per spostare una massa di soli 190 kg dichiarati col pieno da 19 litri. È interamente fabbricato da Kove e, a guardarne bene ogni venatura, ricorda tanto il 790 di KTM, a cui molto probabilmente la Casa si è ispirata.

SI VEDE CHE LA 800X PRO È PENSATA E REALIZZATA DA CHI CONOSCE BENE L'OFF-ROAD

Il telaio in acciaio è un semi-doppia culla, con telaietto posteriore in acciaio. Bella e solida la forcella, una Kayaba di 48 mm Ø e 240 mm di escursione, con regolazioni idrauliche e del precarico. Kayaba è pure il monoammortizzatore, dotato di tutte le regolazioni, oltre al pomello per il precarico. Lavora con leveraggi sul forcellone in alluminio, con escursione ruota di 240 mm.
La coppia di cerchi 21"-18" ha i raggi tangenziali, quindi adatti a pneumatici tubeless e non ideali per il fuoristrada più spinto. Sotto alla piastra inferiore troviamo anche un ammortizzatore di sterzo. Notevole l'impianto freno anteriore, con due dischi flottanti di 320 mm Ø, morsi da pinze radiali monoblocco a 4 pistoncini



marchiate Taisko. La voce elettronica vede un ABS totalmente disinseribile e con mappa off-road, oltre al controllo di trazione a due livelli d'intervento e possibilità di esclusione totale. Minimali anche le mappe motore, che sono solo due: "Sport" ed "Eco". Bello il display verticale TFT a colori di 7", in futuro collegabile via bluetooth per fare mirroring dello schermo degli smartphone. Facile da comandare dal blocchetto sinistro e con una grafica ancora non in versione definitiva.

MA DOV'È il trucco? La sensazione di salire in sella ad una bicilindrica e sentirla davvero così snella e leggera, ci ha fatto chiedere perché nessun altro marchio sia riuscito a fare altrettanto. La sella bassa è un pregio e allo stesso tempo un difetto. Da un lato permette un appoggio a terra ultrasicuro, che unito al peso contenuto della moto, regala grande confidenza nelle manovre, su asfalto come in fuoristrada. Dall'altro, però, lascia seduti molto in basso, con una postura non perfetta per gestire l'avantreno e con le gambe molto piegate. Inoltre rende meno agevole il passaggio da seduti a in piedi. Semplicemente adottando una sella più alta e rettilinea, si migliorerebbe la questione.
Tutto il resto è al posto giusto, il manubrio alle corrette distanza e altezza, il serbatoio sufficientemente stretto tra le gambe e le pedane ben posizionate per la guida su strada e in off. Funzionali i comandi al manubrio, con una frizione a cavo morbidissima, azionata però da una leva con poca corsa utile e priva di regolazione di distanza dalla manopola, e un comando gas a cavo dalla risposta diretta. Pratici e intuitivi i blocchetti elettrici, la strumentazione si comanda con i classici 4 tasti (entra-esci-alto-basso), anche se le funzioni selezionabili non sono così tante. Un difetto da sistemare è il para-calore del catalizzatore, che nella guida in piedi, e piede destro appoggiato sull'avampiede, interferisce con il tacco dello stivale. Al momento temiamo che l'unica soluzione sia eliminare il catalizzatore.

QUELLO con la 800X è stato un rapido incontro; breve, ma sufficiente a confermare ciò che sospettavamo: la 800X è uno strumento veramente affilato, con cui godersi a pieno la guida in fuoristrada e non sfigurare in quella su strada. In movimento, la prima

ECCELLENTE in fuoristrada perché leggera e con ottime sospensioni, ma anche su strada non se la cava male.



impressione è di un manubrio molto leggero da gestire e facile da dirigere. Lo stesso feeling lo abbiamo provato solo sulla Tuareg. A Ceriano Laghetto abbiamo girato sulla pista cross semi-ruspata, con tratti lisci e fresati ed altri ancora con canali e buche. Nonostante i Pirelli Scorpion STR (di primo equipaggiamento) non siano certo l'ideale sul terreno cedevole, la naturalezza di gestione dell'anteriore e la sua notevole precisione, anche tra i canali, ci hanno regalato sensazioni sconosciute a qualunque bicilindrica di serie. Dati alla mano, temevamo che il motore non avesse sufficiente schiena ai bassi per essere efficace in off-road; invece, complice il peso ridotto, riesce a rendere bene anche a bassi regimi, dove ci sono sufficienti spinta e reattività. Decisamente a punto il reparto sospensioni, capace di digerire bene qualche salto e le buche della pista. Per un guidizio esaustivo ci sono mancati, però, un fondo sassoso e veloce, e un single track.

IN FUORISTRADA ce l'aspettavamo valida, ma che fosse capare di dare gusto pure su strada, proprio no. A parte un fastidioso on-off alle basse andature, il motore è molto brillante dai medi regimi in poi, dove risponde con prontezza, regalando anche qualche gustosa impennata. Agile la ciclistica, che nonostante le sospensioni a lunga escursione mantiene un assetto sufficientemente stabile per essere precisa in rettilineo e in piega.
Attenzione: non è finita qui, in autunno arriverà la versione Rally, che non vediamo l'ora di provare.

Outfit e dintorni

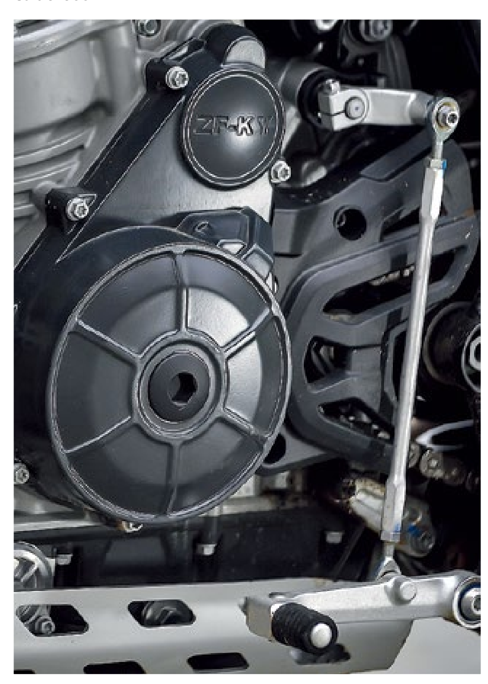


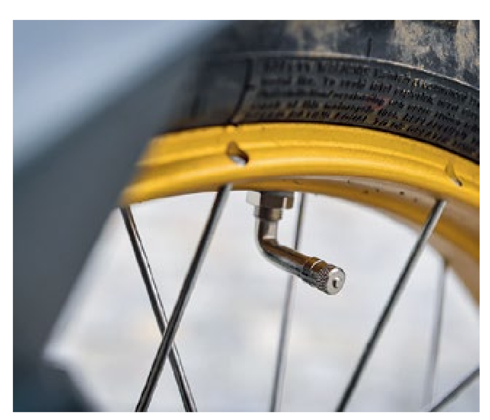
COMPLETO ALPINESTARS HALO DRYSTAR **QUALCOSA DI NUOVO**

QUESTO COMPLETO da adventure è diverso dal solito; in primis, per l'allacciatura laterale della giacca, a cui bisogna abituarsi per chiuderla e aprirla, che permette ampia ventilazione e una grande tasca frontale. La giacca veste bene, offendo comodità e mobilità in fuoristrada. Le maniche sono rimovibili, ma una volta rimosse, le protezioni morbide per braccia e spalle restano al loro posto, tenute in posizione da una manica ultra ventilata. Peccato manchi una cerniera di ventilazione rapida sulle maniche. Senza maniche e con le finestre ventilazione anteriore e posteriore aperte, la Halo è adatta anche all'off-road in climi mediamente caldi. Comode anche le tasche di giacca e pantalone in posizione arretrata, che evitano fastidi durante la guida, anche se riempite totalmente. Meno ampia ed efficace è la ventilazione del pantalone in climi caldi. Comoda invece la membrana impermeabile e traspirante, indossabile all'interno o esternamente.



IL TFT di 7" verticale può fare mirroring del cellulare tramite una app connessa via Bluetooth. I cerchi a raggi tangenziali montano pneumatici tubeless.





LA SCHEDA

MOTORE Bicilindrico in linea, 4 tempi, raffreddato a liquido. Alesaggio e corsa 88,0 x 65,7 mm; cilindrata 799,0 cm³. Distribuzione doppio albero a camme in testa, 4 valvole per cilindro. Rapporto di compressione 13,0:1. Iniezione elettronica. Trasmissione primaria a ingranaggi, finale a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio con sistema antisaltellamento, cambio a 6 rapporti.

CONTROLLI ELETTRONICI Due modalità di guida: Eco, Sport. Controllo di trazione regolabile e disinseribile e pressione pneumatici. Connettività con lo smartphone.

CICLISTICA Telaio tubolare in acciaio. Sospensioni KYB: anteriore forcella teleidraulica regolabile con steli rovesciati di 48 mm Ø, escursione 240 mm; posteriore forcellone in alluminio con leveraggio progressivo e ammortizzatore idraulico, escursione 240 mm. Freni Taisko: anteriore a doppio disco flottante di 320 mm Ø, con pinze ad attacco radiale a 4 pistoncini; posteriore a disco di 240 mm Ø, con pinza ad un pistoncino. Pneumatici Pirelli Scorpion: ant. 90/90-21"; post. 150/70-18".

DIMENSIONI Interasse 1.530 mm, altezza sella 875 mm, lunghezza 2.250 mm, larghezza 895 mm, altezza minima 275 mm. Inclinazione cannotto di sterzo 26,1°. Capacità serbatoio 19 litri. Peso in ordine di marcia 190 kg.

PRESTAZIONI DICHIARATE Potenza 69,5 kW (94,5 CV) a 9.000 giri/'; coppia 79,0 Nm (8,1 kgm) a 7.500 giri/'. Velocità massima 210 km/h.

COLORI Nero/verde, nero/grigio.

PREZZO Euro 9.790 franco concessionario. Garanzia di 2 anni. Omologata Euro5.





INQUADRATE il QR Code con lo smartphone per vedere i nostri contenuti multimediali.





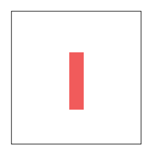
IL RIGONFIAMENTO del catalizzatore interferisce con lo stivale destro nella guida in piedi. Due prese USB (A e C) si trovano sotto al display. Il blocchetto sinistro presenta pratici tasti di comando strumentazione.


HONDA

BENTORNATA SUPERSPORT!

PER MOLTI ASPETTI, LA NUOVA CBR600RR È UN TUFFO IN UN PASSATO CHE NON C'È PIÙ MA CHE, FORSE, ABBIAMO SBAGLIATO A DIMENTICARE

di **ALESSANDRO CODOGNESI**



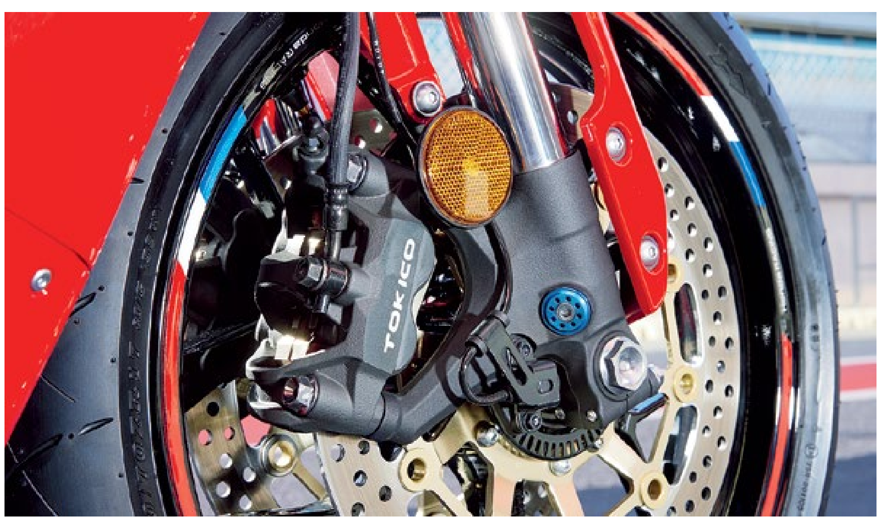
L MOTORE che urla come un ossesso oltre i 14.000 giri, l'ingresso in curva a velocità doppia rispetto al solito e poi... molla 'sti freni, dannazione! Lo ammetto, non ero più abituato a guidare una sportiva 600 in pista. Ma che gusto! Il livello di attenzione richiesto è altissimo, ma lo è soltanto se il tuo intento è quello di andare il più forte possibile. Perché le prestazioni massime, qui, sono decisamente a misura d'uomo. E allora tocca a te, pilota della domenica, impegnarti ed entrare più forte in curva, aprire prima il gas, trovare la traiettoria migliore… Un settore, quello delle Supersport, ormai stagnante da parecchi anni, ma qualcosa sta prendendo vita. Honda per esempio ha rilanciato la sua CBR600RR, che è stata aggiornata nell'elettronica, nella ciclistica e nell'aerodinamica.

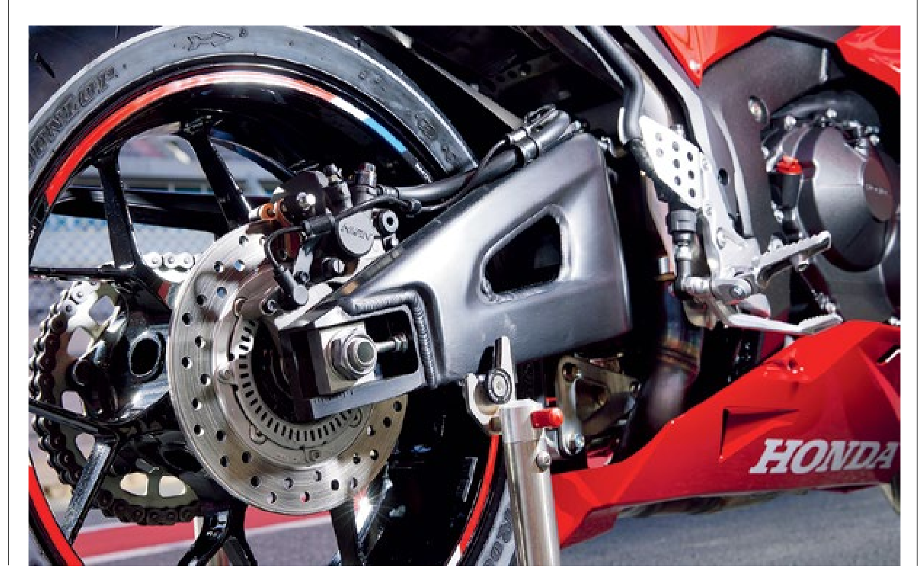
GRAN PARTE del lavoro dei tecnici si è concentrato sull'omologazione del motore. Che rimane un 4 cilindri in linea di 599 cm^3 con misure di alesaggio e corsa classiche per questa categoria: 67 x 42,5 mm. Per lui ci sono nuovi alberi a camme, nuove molle valvole e un diverso materiale per l'albero motore. Nuovo è anche l'impianto di scarico, come il comando del gas TBW (throttle by wire). Tutto per raggiungere 121 CV a 14.250 giri e 63 Nm a 11.500 giri (bene o male come in passato). Non manca una frizione assistita e anti-saltellamento. Il motore è avvolto da un classico



LE MODIFICHE più importanti hanno riguardato il motore, che ha una diversa fasatura: chiusura dell'aspirazione e apertura dello scarico sono state ritardate di 5°, per migliorare il lavaggio. Il diametro dei corpi farfallati è aumentato da 40 a 44 mm, per aumentare il flusso agli alti regimi.









GRAZIE al nuovo cupolino e alla vasca che si estende fino alla ruota posteriore (spinge l'aria verso il basso, diminuendo la pressione sulla ruota e dunque la resistenza), la CBR600RR ha il miglior coefficiente di penetrazione tra le sportive stradali: con pilota spalmato sul serbatoio, è pari a 0,555. I freni sono forniti da Tokico.

telaio perimetrale in alluminio, con quote ciclistiche molto compatte. Il forcellone ha forme identiche al passato (due bracci differenti) ma è un pochino più leggero (di 150 g); il peso totale comunque è di 193 kg col pieno. A livello di sospensioni si segnalano la forcella Showa BPF (Big Piston) di 41 mm Ø con foderi allungati di 15 mm, mentre al posteriore c'è un mono Pro-Link. Sono entrambi completamente regolabili. Alla frenata ci pensano due dischi flottanti di 310 mm Ø all'anteriore lavorati da pinze radiali, e non manca un ammortizzatore di sterzo elettronico.

DEBUTTA l'elettronica: di serie c'è una piattaforma inerziale a 6 assi che permette di avere 3 riding mode preimpostati (Fast, Fun e Comfortable),



che regolano in automatico erogazione (5 livelli), controllo di trazione (9 livelli), freno motore (3 livelli) e anti-wheelie (3 livelli); in più ci sono 2 riding mode customizzabili. Anche il quickshifter bidirezionale è di serie. Non manca l'ABS Cornering con funzione di Rear Lift Control e sistema di segnalazione frenata di emergenza.
Tutto si regola dalla nuova strumentazione TFT a colori che offre tre modalità di visualizzazione, oltre al led di cambio marcia.
Grande attenzione anche all'aerodinamica: sui fianchetti compaiono delle piccole alette per generare deportanza. Disponibile in due colorazioni, nera oppure rossa con dettagli bianco/blu, la CBR600 costa 11.990 euro. Un prezzo allettante e giustificato dalle apprezzabili componenti racing.

SOPRA I 10.000 GIRI LA VOCE ALLO SCARICO CAMBIA TONALITÀ E LA SPINTA SI FA REALMENTE INTENSA FINO A POCO OLTRE I 15.000! ROBA D'ALTRI TEMPI

CITANDO Honda: "La posizione di guida è stata pensata sia per l'uso su strada che in pista"; in effetti, rispetto alla sua antenata, la cover del serbatoio è più bassa di 10 mm, per consentire al pilota di assumere la migliore posizione aerodinamica alle alte velocità. Numeri e informazioni a parte, la CBR rimane una sportiva minuta. Chi è alto si troverà con le ginocchia un po' in gola e questo, unito a dei semimanubri piuttosto vicini tra loro, non aiuta ad avere la mobilità richiesta per la guida tra i cordoli. È un'ergonomia pensata per persone di piccola-media statura, mettiamola così. Anche il livello di protezione dall'aria raggiunge giusto



la sufficienza.
Detto questo, la CBR rimane la portabandiera della facilità di guida, grazie principalmente a due cose: l'erogazione del motore e la ciclistica. Per quanto riguarda il 4 cilindri, non aspettatevi rivoluzioni. Adora frullare agli alti regimi, ma a differenza di altre 600, anche i medi non le sono così indigesti. Nulla di paragonabile alla spinta che possono garantire, per esempio, un 2 o un 3 cilindri, ma il lavoro fatto dai motoristi per renderlo utilizzabile anche sotto i 10.000 giri è comunque evidente. Sotto tale regime, infatti, il 4-in-linea risponde pronto, con una più che sufficiente dose di coppia (anche se dei rapporti leggermente più corti non guasterebbero). Il bello però, come detto, è tutto in alto, sopra i 10.000. È solo allora che la voce di scarico cambia tonalità (nonostante l'Euro5+) e la spinta si fa realmente interessante; volendo, si può arrivare fino a oltre i 15.000 giri, roba d'altri tempi. C'è soltanto un leggero effetto on/off a rovinare questa connessione pilota-motore, ma solo ai bassi-medi regimi.

LA POSSIBILITÀ DI REGOLARE IL FRENO MOTORE PERMETTE DI AVERE QUELLA SCORREVOLEZZA CHE, SU UNA 600, È FONDAMENTALE

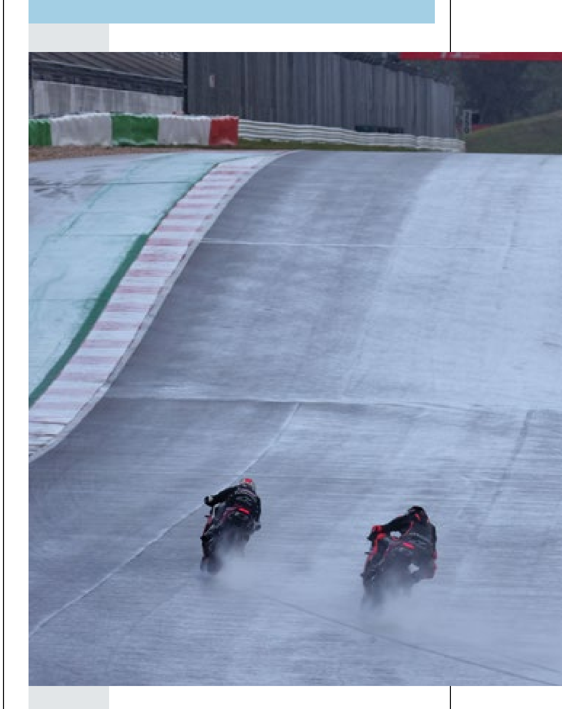
AL MOTORE è abbinata una ciclistica progettata ad hoc per mettere il pilota a proprio agio. Una, massimo due curve: è questo il tempo richiesto per trovare la confidenza con l'assetto della CBR. "Sembra di guidarla da sempre", è stato già detto? Probabilmente un miliardo di volte a proposito delle Honda, e la CBR, in questo, è una Honda al 100%.
Un altro punto forte della ciclistica è l'agilità. Basta la forza di un dito per

cambiare direzione (merito del peso contenuto), quasi come fosse una bicilindrica per neopatentati A2.
Tutto quanto descritto, però, non si discosta molto da quanto faceva la CBR600 del 2017; le vere differenze riguardano l'elettronica, che offre al pilota una serie di aiuti non da poco.
Primo, il controllo di trazione, che in condizioni precarie, anche con la moderat(issim)a coppia di un 600, è un ottimo alleato: perché interviene preventivamente, limitando la potenza trasmessa alla ruota.
Secondo, la possibilità di regolare il freno motore. Può sembrare poca cosa, ma il 600 come noto vuole tanta velocità di percorrenza, ma al tempo stesso chiede regimi elevati (dove il freno motore è elevato); poter ridurre il freno motore quindi per aumentare la scorrevolezza della moto a centro curva è un vantaggio non da poco.
Terzo, il quickshifter bidirezionale, che in verità ha mostrato qualche reticenza nel passaggio seconda-terza marcia. La frenata è sembrata adeguata alle prestazioni del motore, ma ci riserviamo il giudizio finale a una prova su asciutto.

IL MERCATO delle Supersport sembrava destinato a estinguersi, ma il fatto che Honda si sia presa la briga di rinnovare e omologare la CBR è la dimostrazione che, forse, esiste ancora una nicchia di appassionati. Difficile, invece, dire se una moto così sarà in grado di trovare terreno fertile nella nuova clientela: oggi, le sportive più in voga hanno certamente una vocazione più stradale e meno racing.

FUORI DAI DENTI

PIOVE, GOVERNO LADRO!



SONO mesi che aspetto questa presentazione, come un bimbo che attende il Natale. Una pista sconvolgente come Portimao, il ritorno di una 600 sportiva; soltanto il meteo poteva rovinare tutto. Ed è ciò che ha fatto: il giorno della prova un monsone tropicale ha investito la pista, e uno dei tre turni a disposizione è saltato. In queste condizioni, l'ultima cosa che vuoi è una moto indomabile. Delle 600 supersportive, però, si dice che non mettano a dura prova fisico e mente del pilota, grazie a prestazioni tutto sommato ragionevoli. E in effetti è stato così. Con un paio di gomme rain e i controlli regolati sul livello "neopatentato", sono riuscito comunque a divertirmi. Ammetto che non ero più abituato a guidare una 600 in pista, ma il gusto che mi ha dato spremere tutti i giri del suo piccolo 4 cilindri mi ha ricordato un'epoca che non c'è più. Alla fine, due turni sono bastati a prendere confidenza e a ingarellarmi con qualche collega, nonostante le condizioni davvero proibitive. È stato bello, quando lo rifacciamo?


Eurekaddl
La soluzione a tutte le tue richieste!
Grazie per aver scaricato da noi.
Trovaci sempre su:
Facebook.com/eurekaDDL



ANCHE lo scarico è nuovo: del tipo 4-2-1, sfrutta un inedito catalizzatore, che gli permette di essere in regola con l'Euro5+. Le sospensioni sono completamente regolabili, mentre, nel catalogo accessori, non manca tutta una serie di chicche fimate HRC.





LA SCHEDA

MOTORE Quattro cilindri in linea, 4 tempi, raffreddato a liquido. Alesaggio e corsa 67,0 x 42,5 mm; cilindrata 599,0 cm^3. Rapporto di compressione 12,2:1. Distribuzione doppio albero a camme in testa, 4 valvole per cilindro. Iniezione elettronica, corpi farfallati di 44 mm Ø con throttle by wire. Frizione multidisco in olio con sistema antisaltellamento, cambio a 6 rapporti.

CONTROLLI ELETTRONICI Cinque modalità di guida. Controllo di trazione a 9 livelli, freno motore e impennata a 3 livelli e potenza su 5 livelli. ABS cornering a tre livelli. Quickshifter bidirezionale a 3 livelli.

CICLISTICA Telaio doppio trave in alluminio. Sospensioni Showa: anteriore forcella teleidraulica con steli rovesciati di 41 mm Ø, escursione 120 mm; posteriore forcellone in alluminio con leveraggio progressivo e monoammortizzatore idraulico, escursione 128 mm. Freni: anteriore a doppio disco flottante di 310 mm Ø con pinze Tokico ad attacco radiale a quattro pistoncini; posteriore a disco di 220 mm Ø, con pinza Tokico a singolo pistoncino. Pneumatici Dunlop Roadsports2: anteriore 120/70-ZR17"; posteriore 180/55-ZR17".

DIMENSIONI Interasse 1.370 mm, altezza sella 820 mm, lunghezza 2.030 mm, larghezza 685 mm. Inclinazione cannotto di sterzo 24°06'. Avancorsa 100 mm. Capacità serbatoio 18 litri. Peso in ordine di marcia 193 kg.

PRESTAZIONI DICHIARATE Potenza 89 kW (121 CV) a 14.250 giri/'; coppia 63 Nm (6,4 kgm) a 11.500 giri/'.

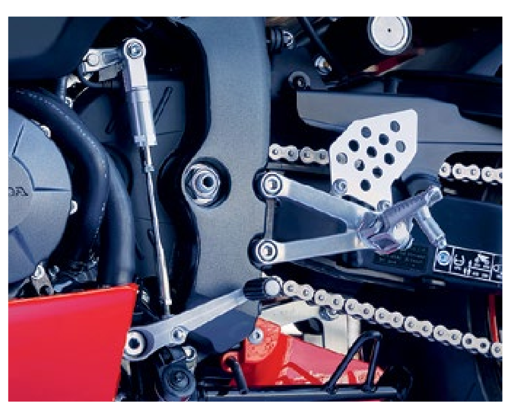
COLORI Rosso, nero.

PREZZO Euro 11.990 franco concessionario. Garanzia di 6 anni. Omologata Euro5+.





INQUADRATE il QR Code con lo smartphone per vedere i nostri contenuti multimediali.





IL QUICKSHIFTER (offerto di serie) ha tre livelli di sensibilità, che agiscono su accensione, iniezione e corpi farfallati. Volendo, c’è il codino monoposto.



INAFFERRABILI CAVALLETTE

LUNGO LE STRADE DELLA SPAGNA CON LE DUE PEPATISSIME 500 DI KAWASAKI. Z E NINJA SI RINNOVANO PER DIFENDERE IL TRONO DI NAKED E SPORTIVA, PER PATENTE A2, PIÙ APPREZZATE DEL MERCATO

di **MICHELE LALLAI**

SE C'È UN MARCHIO che ha da sempre sfruttato al massimo la categoria delle naked e sportive di piccola cilindrata, questo è Kawasaki, che con le sue Z e Ninja ha attraversato tutte le cilindrate, di 100 cm³ in 100 cm³, arrivando a fare, nel 2024, cifra tonda: 500. Si tratta di prodotti entry level che cercano di mantenere la leadership fra le piccole naked e carenate, sgomitando contro un'agguerritissima concorrenza cinese. Il tutto, conservando sempre lo stesso fil rouge: linee morbide e appuntite, molto sportive, senza mai



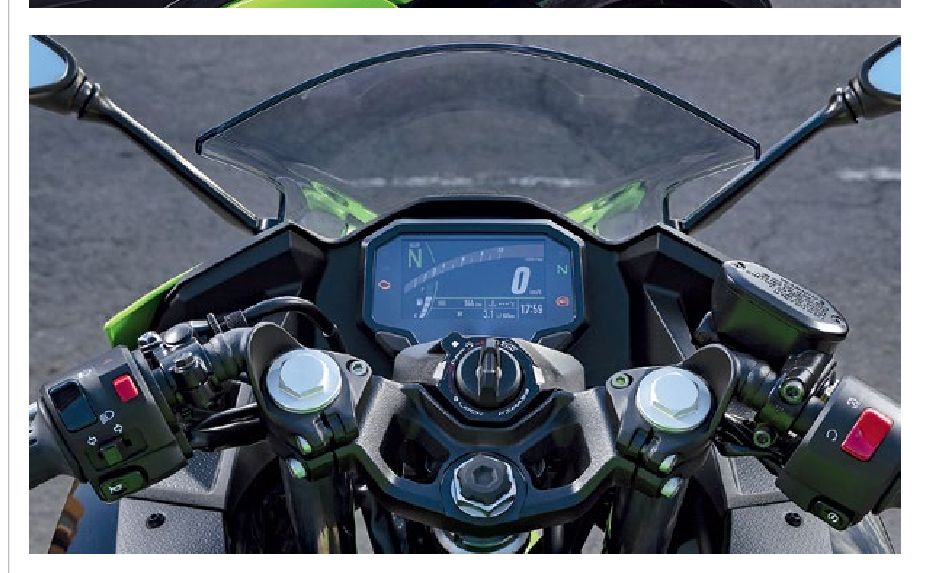
UNA più nera, l'altra più verde. Naked e sportiva si differenzieranno anche per le diverse colorazioni, che nella Z500 diventano più identitarie, con un rosso scuro che fa forse meno Kawa, ma dona all'estetica.

rivoluzionare un linguaggio stilistico che è diventato un marchio di fabbrica che riconosci al primo sguardo, a prescindere dall'iconico colore verde. In questo caso, l'evoluzione del design segue due strade differenti: da una parte mantiene la coerenza della sportività nella Ninja 500, che si ispira fortemente alla ZX-6R di ultima generazione; mentre prende una strada totalmente nuova nella Z500, ma solo per quanto riguarda lo "sguardo", che ora ha un gruppo ottico a tre elementi a led, con quello centrale in basso dedicato all'abbagliante. Non avevamo mai visto un muso così, su una naked del brand. Una novità che convince e dà alla moto un look più aggressivo e "adulto".
Insomma, innovare senza rivoluzionare, ma marcando la differenza con tocchi di stile importanti.

LE NUOVE Ninja e Z, dentro al telaio a traliccio in acciaio, che cambia poco rispetto al precedente, nascondono il nuovo motore bicilindrico raffreddato a liquido con frizione antisaltellamento di 451 cm^3: è stato rivisto nelle componenti interne e nella corsa, allungata rispetto alla precedente versione, così da ottenere una maggiore cubatura. Naturalmente non superano i 35 kW di potenza: nello specifico, 33,4 kW (45 CV) a 9.000 giri, con coppia massima di 42,6 Nm a 6.000 giri.
La ciclistica prevede, per entrambe, una forcella di tipo tradizionale di 41 mm Ø, non regolabile, associata ad un monoammortizzatore che è connesso al forcellone (lungo e dalla forma semplice) tramite un link che migliora la progressione. I dischi sono due, uno di 310 mm Ø anteriore con pinza a doppio pistoncino, e un posteriore di 220 mm Ø con pinza a pistoncino singolo. Dimensioni e quote sono invariate rispetto alla pre-







LA STRUMENTAZIONE TFT è disponibile solo per le versioni SE, mentre quelle standard hanno un più tradizionale LCD, basico ma sempre bello da vedere.



cedente edizione, quindi l'interasse compatto di 1.375 mm separa le due ruote che montano gomme di sezione 110 davanti, e 150 dietro.

NEL COMPLESSO si tratta di moto tecnicamente semplici e differenziate solo dalla diversa taratura delle sospensioni, un pelo più rigida per la Ninja che ovviamente richiama istinti più sportivi. Il peso di 167 kg per la Z e 171 per la Ninja (in ordine di marcia) è contenuto e in linea con la concorrenza.
Elettronica? Non pervenuta, ovviamente, a parte l'ABS. Le innovazioni tecnologiche si limitano ai display TFT delle versioni SE di entrambe e all'avviamento keyless per la Ninja SE. Certo, una forcella a steli rovesciati avrebbe dato a entrambe un look deci-



samente più accattivante, ma l'azienda ha scelto di continuare sul filone delle versioni precedenti.
Sedendosi in sella alle due moto ci si rende subito conto che tra loro c'è una fondamentale differenza: la Z500 ha un manubrio a curva bassa montato su riser, mentre la Ninja si affida a due semimanubri ancorati sopra la piastra di sterzo. La triangolazione sulla naked, benché raccolta, è comoda per persone più o meno di tutte le taglie, e convince anche sulle lunghe distanze, grazie a una sella non troppo rigida. I piedi sono indietro, ma non troppo, quindi le ginocchia non soffrono.
Un po' più costretta, invece, è la Ninja, che nonostante le dimensioni abbondanti della carena propone una posizione di guida più contenuta rispetto alla naked. Questo perché i semimanubri sono un po' troppo chiusi e chi è alto oltre 1,80 si troverà a toccare le ginocchia con i gomiti "sdraiandosi" sul serbatoio nelle fasi di guida più dinamiche. Di contro, la Ninja ha una protezione aerodinamica maggiore, che si percepisce soprattutto nella zona gambe, grazie a plastiche non troppo snelle e apprezzabilmente protettive.

NON SI ERA MAI VISTO UN MUSO COSÌ SU UNA NAKED DEL BRAND E QUESTA COSA FA PIACERE: CONVINCE E DONA ALLA MOTO UN LOOK PIÙ AGGRESSIVO E "ADULTO"

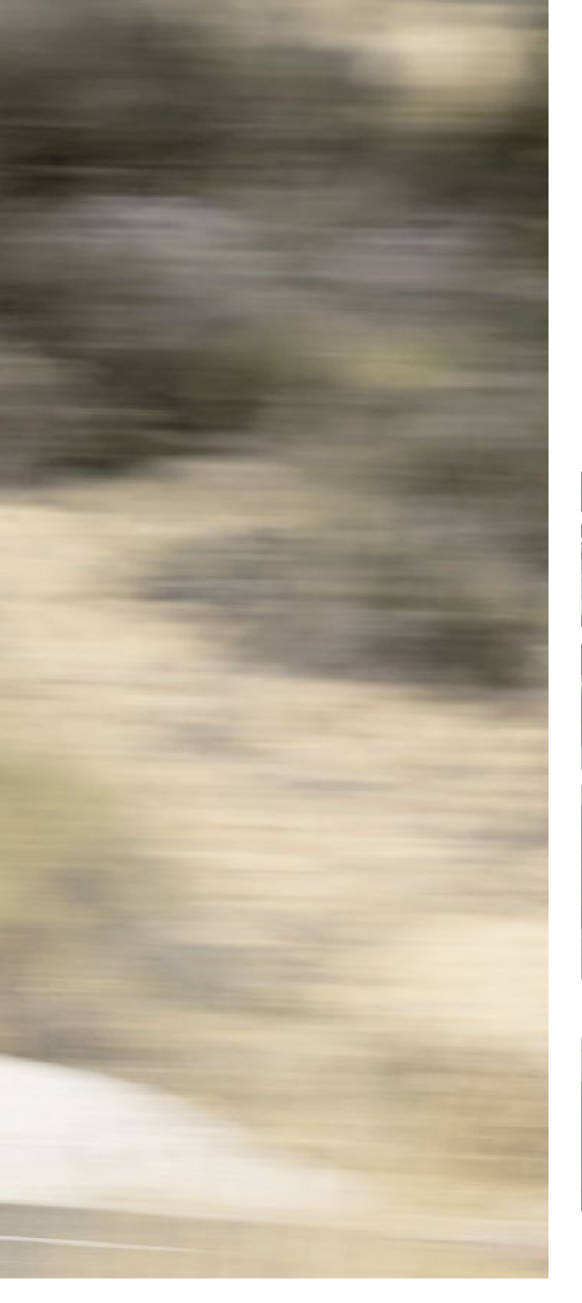
INSERITA la prima, ci siamo approcciati alla guida con piglio esplorativo, ben sapendo, però, di trovare una coppia di moto sì riviste ma non rivoluzionata, ancora in linea con la filosofia tecnica del passato. Quello che abbiamo subito rilevato è che già il telaio vale da solo l'acquisto: non troppo rigido e non troppo morbido, comunicativo e sempre rigoroso, qualsiasi sia l'andatura. Un traliccio fuori dal



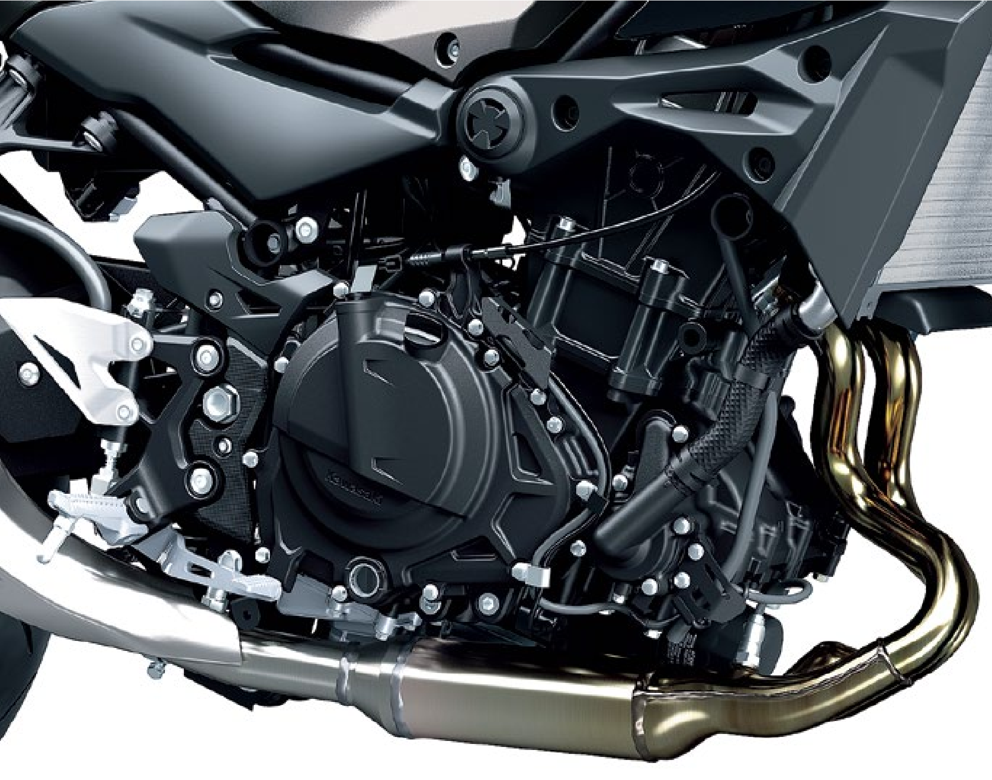
comune per forme e proporzioni ma assolutamente ottimo come feedback, qualunque sia la strada. Il nuovo motore da 45 CV, lo stesso della Eliminator 500, ha una caratteristica molto marcata: lavora tutto in basso e ha un cambio super ravvicinato nelle prime quattro marce. Questa connotazione, grazie a una curva di coppia motrice che sale rapida nella prima parte del contagiri, la rende una moto da sparate al semaforo, con accelerazioni davvero niente male per il tipo di mezzo e potenza a disposizione. Di converso, meglio non andare a esplorare troppo spesso gli alti regimi.

A LIVELLO dinamico, la Z500 è super reattiva in ogni situazione, che si vada piano o che si spinga forte. E il manubrio largo aiuta molto nel "pif paf" fra le curve, per la gioia di chi ama la guida svelta e le ciclistiche reattive. Un comportamento da vera cavalletta (è verde, del resto) che regala parecchio gusto. La forcella è l'unico elemento della ciclistica che non convince a pieno: non molto comunicativa, soprattutto alle andature più svelte, e un po' "vaga" a centro curva, quando l'asfalto non è perfettamente liscio. Per fortuna il telaio aiuta e non è facile metterla in crisi, anche se è una classica telescopica.
Tra le curve, la Ninja 500 convince di più, non tanto per una questione di agilità (che è a favore della sorella) ma per la migliore progressione nei cambi di direzione e per un feeling decisamente più sincero con la ruota anteriore (dato ovviamente dalla taratura e dalla posizione di guida più caricata in avanti).
Nel complesso si tratta di due moto che, con le stesse caratteristiche, si rivolgono a un'utenza un pelino diversa. Se vuoi fare il teppistello, ma vuoi stare anche comodo, prendi la Z, mentre se vuoi imparare la guida sportiva

IL NERO/ROSSO della livrea della Z500 SE sposa bene le linee affilate della moto ma per chi ama la "tradizione" c'è anche la variante in colorazione nera abbinata al classico verde.



IL BICILINDRICO parallelo da 451 cm^3 ha cubatura maggiore rispetto al precedente perchè è stata aumentata la corsa, a tutto vantaggio della risposta del gas ai bassi regimi.



e ti piace la pulizia delle linee, vai di Ninja. I freni sono più che buoni per entrambe anche se un po' spugnoso l'anteriore.

DOPO una scorpacciata di chilometri fra le magiche curve della Costa Blanca, possiamo tirare una riga. Le nuove 500 di Kawa seguono con fedeltà la linea del passato. Cambiano dove serve e non si prestano a rivoluzioni azzardate. Siamo curiosi di vedere se il nuovo stile attecchirà sul mercato, considerando l'agguerrita concorrenza cinese (Cfmoto in primis) con il coltello fra i denti.
A livello di listino, i prezzi sono i seguenti: Z500 5.990 euro; Z500 SE 6.340 euro; Ninja 500 6.490 euro; e Ninja 500 SE 6.990 euro. In un range di 1.000 euro si può trovare la versione che fa di più al proprio caso, con le SE un pelo più accessoriate (puntale e schermo TFT per la Z, keyless e TFT per la Ninja) e colorazioni dedicate. Un buon equilibrio fra costo, prestazioni, qualità complessiva e appeal. Certo, una forcella a steli rovesciati avrebbe migliorato parecchio la qualità percepita e lo stile, un piccolo difetto che però vale molto, se consideriamo che in questa categoria si gioca tanto sul look. Ci fa piacere, comunque, vedere che la continuità con il passato non è stata interrotta dalla rinnovata estetica della Z; e che l'ispirazione stilistica supersportiva della Ninja non ha tradito il carattere puramente stradale e amichevole della piattaforma, che rimane super equilibrata e ideale per chi vuole iniziare ad andare in moto sul serio.

QUESTE DUE MOTO HANNO UN TELAIO CHE DA SOLO VALE L'ACQUISTO: NON TROPPO RIGIDO E NON TROPPO MORBIDO, COMUNICATIVO E SEMPRE RIGOROSO, QUALSIASI SIA L'ANDATURA



SE si butta lo sguardo dove l'occhio, in genere, cade meno, si nota una componenstistica semplice ed essenziale ma la qualità dei materiali è curata, in perfetto stile jap.





LA SCHEDA

(tra parentesi i dati della Ninja)

MOTORE Bicilindrico parallelo, 4 tempi, raffreddato a liquido. Alesaggio e corsa 70,0 x 58,6 mm. Cilindrata 451 cm^3. Rapporto di compressione 11:3. Distribuzione doppio albero a camme in testa, 4 valvole per cilindro. Iniezione elettronica con doppio corpo farfallato di 32 mm Ø. Trasmissione primaria a ingranaggi, finale a catena. Frizione multidisco in bagno d'olio con sistema antisaltellamento, cambio a 6 rapporti.

CONTROLLI ELETTRONICI Sistema di connessione smartphone. KIPASS consente di attivare a distanza l'interruttore principale e il bloccasterzo della moto.

CICLISTICA Telaio traliccio in acciaio. Sospensioni: anteriore forcella teleidraulica con steli di 41 mm Ø, escursione 120 mm; posteriore forcellone in alluminio con leveraggio progressivo e ammortizzatore idraulico regolabile nel precarico molla, escursione 130 mm. Freni Nissin: anteriore a disco di 310 mm Ø, con pinze a due pistoncini; posteriore a disco di 220 mm Ø, con pinza a due pistoncini. Pneumatici Dunlop Sportmax GPR-300: anteriore 110/70-R17"; posteriore 150/60-R17".

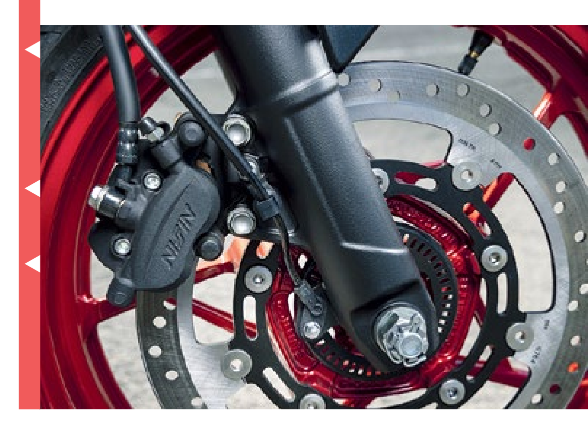
DIMENSIONI Interasse 1.375 mm, lunghezza 1.995 mm, altezza sella 785 mm, larghezza 730 mm. Avancorsa 92 mm. Inclinazione cannotto di sterzo 24,3° (24,5°). Peso in ordine di marcia 168 (172) kg. Capacità serbatoio 14 litri.

PRESTAZIONI DICHIARATE Potenza 33,4 kW (45,4 CV) a 9.000 giri/min.; coppia 42,6 Nm (4,3 kgm) a 6.000 giri/min.

COLORI Rosso/nero, verde/nero (grigo/nero, verde/nero).

PREZZO Euro 6.340 (6.990) franco concessionario. Garanzia di 4 anni. Omologata Euro5+.





INQUADRATE il QR Code con lo smartphone per vedere i nostri contenuti multimediali.





FULL LED per l'illuminazione della Z500, che vanta un proiettore con doppio "sguardo" anabbagliante e un elemento centrale separato che funge da abbagliante. Decisamente originale e ben riuscito.



L'ALLIEVO SUPERA IL MAESTRO

TEMPERAMENTO SPORTIVO, VERSATILITÀ TOTALE. E IN VERSIONE TECH MAX, UN'ELEGANZA DA RED CARPET

di ANTONIO VITILLO - foto VIRGILIO D'ERCOLE

PRIMA di affrontare l'analisi della specifica versione 300 Tech Max, viene voglia di parlare dell'XMax in generale. E dell'importanza che riveste all'interno della famiglia Yamaha di origine. Nei tre anni precedenti la fine del 2023, sommando le vendite degli XMax in tutte le sue declinazioni, si può osservare come la quota di mercato raggiungesse il 38%. Primo nella speciale classifica della gamma scooter di Yamaha, il modello XMax è stato addirittura capace di mettersi alle spalle il più blasonato TMax,



L'XMAX 300 TECH MAX propone un alto livello di raffinatezza. I consumi si attestano sui 30 chilometri per litro di benzina. È disponibile nelle colorazioni Dark Magma o Tech Black, al prezzo di 7.299 euro.

proprio quello a cui si ispirò prima di debuttare ufficialmente in società. Certo, il "buongiorno" si sarebbe potuto scorgere fin dal suo mattino: il suffisso Max attribuito a una tipologia di veicolo pensato per le esigenze di mobilità urbana, non avrebbe potuto che rispecchiare l'audacia di voler esprimere, comunque, un buon livello di sportività.
Nato nel 2005, l'XMax ha poi fatto il suo più grande exploit nel Vecchio Continente, dove ha fissato interessanti numeri di vendite. Solo in Europa, sono state immatricolate ben oltre 450 mila unità, nelle cilindrate comprese tra 125 e 400, con altre 150 mila e più vendute al di fuori dei confini comunitari. Attualmente disponibile nelle versioni da 125, 250 e 300 centimetri cubi, l'XMax ha ormai raggiunto la sua quinta generazione. In mercati come quello francese, ad attrarre maggiormente i pendolari a due ruote è il segmento dell'ottavo di litro, mentre in nazioni come l'Italia e la Spagna, la variante di maggiore cilindrata è tuttora ben accolta.

NEGLI ULTIMI cinque anni, i modelli Tech Max hanno velocemente guadagnato popolarità, offrendo un tocco "premium" con finiture più curate e uno stile distintivo rispetto ai modelli base. Aggiornando i dati al primo trimestre dell'anno in corso, le statistiche di vendita in Italia confermano l'XMax all'undicesimo posto globale tra i due ruote più venduti, nonché il leader assoluto tra i prodotti offerti da Yamaha.
Ma a chi si rivolge l'XMax 300 Tech Max, protagonista della nostra prova? In Yamaha hanno delineato il profilo del suo utilizzatore: è un maschio, fra i 35 e i 45 anni, che è attratto dagli scooter sportivi come il TMax, ed è sensibile alle prestazioni,







BUONE le rifiniture e la cura dei particolari, non solo esteticamente: nell'ampio sottosella c'è pure la luce di cortesia, la presa di ricarica è nel vano retroscudo di sinistra, la chiave di avviamento è elettronica. Le piastre in alluminio salvaguardano le pedane poggiapiedi.



all'estesa versatilità e alla buona qualità; gli piace utilizzarlo negli spostamenti, in città e fuori, ha il piacere di guidare nel fine settimana e lo impiega anche nei viaggi a breve raggio.

COME OGNI motoveicolo che ambisca a fare della vivacità percepita la sua cifra stilistica principale, l'XMax mostra una linea "svelta" che, già sul cavalletto, invita ad immaginarlo capace di una certa disinvoltura nelle situazioni dinamiche da affrontare in velocità. Se, a prima vista, ciò è effetto del neppure tanto inconscio accostamento alle forme del TMax, d'altro canto la sua attitudine sportiva non può che essere l'esaltazione di quella caratteristica profilazione "a boomerang". Che, oggi, è ancor più evidente. Lateralmente prono



sull'avantreno, è di entità importante la percezione di robustezza generale dell'XMax. Sensazione che, se possibile, aumenta già da fermi, semplicemente sedendovi sopra, impugnando il manubrio. Stretto di fianchi, potendolo osservare dall'alto si noterebbe l'accattivante fisionomia a "X" formata fra sella e canale basso frontale, un particolare che contribuisce a dare slancio estetico al mezzo.
Se le pedane hanno lo spazio laterale condizionato dal tunnel centrale – ove è contenuto il serbatoio di 13,2 litri – le stesse abbondano invece in superficie longitudinale, invitando i piedi ad avanzare distendendo le gambe. La vista frontale firma il modello: è guardandolo "negli occhi" che i fanali a led compongono un'altra X, questa più visibile dell'altra sopra descritta. Lettera dell'alfabeto che, peraltro, non finisce di palesarsi, dato che, nonostante appaia appiattita, la si può vedere anche da dietro: è formata anch'essa dalle luci di segnalazione posteriore.

PRESTAZIONI BRILLANTI E UNA NOTEVOLE FACILITÀ DI GESTIONE: QUESTI ALCUNI DEGLI INGREDIENTI VINCENTI DI UNO SCOOTER A SUO AGIO SIA IN CITTÀ CHE NELLE GITE FUORI PORTA

IL PARABREZZA è regolabile in altezza, e nel retroscudo vi sono due sportelletti corrispondenti ad altrettanti piccoli vani: uno potrebbe custodire in sicurezza un cellulare in ricarica, l'altro è accessibile anche in movimento. La sella è abbondante e comoda, per pilota e passeggero; ricoperta in similpelle, può accogliere al suo interno un casco integrale, oltre a uno jet e a uno zaino di piccole dimensioni, equivalente sostanziale di 43,7 litri di volume. La seduta dista da terra appena 795 mm, ciò significa



che poggiare i piedi saldamente a terra è cosa agevole e sicura.
Inforcando l'XMax, l'ergonomia del "ponte di comando" porta ad alzare leggermente le mani rispetto ai gomiti; non è una posizione che stanca, è però una caratteristica che dona più comfort a chi di statura supera i 180 centimetri. La strumentazione dell'XMax 300 Tech Max si distingue per il sistema di connettività polifunzionale, che è associato ad un doppio display sovrapposto; quello LCD di 3,2 pollici è per dare le più consuete informazioni di servizio; l'altro, personalizzabile nella visualizzazione e di tipo TFT a colori di 4,2 pollici, si può invece collegare allo smartphone così da permettergli di condividere alcune funzioni, come le notifiche delle chiamate in arrivo, delle e-mail e dei messaggi, oltre alla possibilità di accedere alla propria playlist preferita. Lo schermo principale, per grandezza e importanza, è inoltre dotato del sistema di navigazione Garmin Streetcross, utile soprattutto in quelle escursioni fuori porta che gli sono di naturale propensione.

È PROVANDOLO anche in questo genere di trasferimenti che si apprezza la stabilità del mezzo: la forcella ha gli steli tenuti da una doppia piastra, soluzione di derivazione motociclistica che, associata ad un settaggio non cedevole delle sospensioni e a un'appropriata rigidezza del telaio, offre una rassicurante sensazione di solidità nella conduzione delle linee di traiettoria. Non per questo l'agilità perde punti.
È il buon bilanciamento generale, un baricentro non troppo alto e la maneggevolezza nel traffico a fare dell'XMax uno scooter facile da guidare, anche nel non accogliente ambiente urbano. Completano l'opera le coperture Michelin City Grip: di generose dimensioni, sono in grado di assorbire le piccole asperità, riportando diffusamente una buona sensazione di aderenza. Le ruote sono di medio diametro, di 15" anteriore e 14" posteriore; ciascuna è accoppiata ad un impianto frenante a disco, le cui leve di comando sono state migliorate nel feeling con le dita, e si servono di un ABS per niente fastidioso nelle frenate più energiche.
Non è cambiata l'unità motrice Blue Core di 292 cm^3: sviluppa 28 CV di potenza massima e una coppia di 29 Nm; erogazione che, in caso di necessità, può essere mitigata dal controllo di trazione. Valori e caratteristiche che, alla prova dei fatti, propongono quella facilità di guida che deriva da una trasmissione della potenza a terra adeguata a uno scooter da usare in comodità e sicurezza tutti i giorni, sia in ambienti urbani sia fuori città.



LA GESTIONE del display principale, che è a colori, avviene mediante i pulsanti nel lato sinistro del manubrio: è personalizzabile nella grafica e funge da interfaccia del sistema infotainment. L'app MyRide Yamaha mostra i dati e localizza l'XMax.







LA SCHEDA

MOTORE Monocilindrico, 4 tempi, raffreddato a liquido. Alesaggio e corsa 70,0 x 75,9 mm. Cilindrata 292 cm^3. Distribuzione monoalbero a camme in testa, 4 valvole. Iniezione elettronica. Trasmissione primaria a cinghia trapezoidale, finale a ingranaggi. Frizione automatica centrifuga, cambio automatico con variatore.

CONTROLLI ELETTRONICI Controllo di trazione. Connettività con lo smartphone e sistema di navigazione di bordo. Smart Key.

CICLISTICA Telaio tubolare in acciaio. Sospensioni: anteriore forcella teleidraulica, escursione di 110 mm; posteriore motore oscillante con doppio ammortizzatore idraulico regolabile nel precarico molla, escursione 79 mm. Freni: anteriore a disco di 267 mm Ø, con pinza a doppio pistoncino; posteriore a disco di 245 mm Ø. Pneumatici Michelin City Grip 2: anteriore 120/70-15"; posteriore 140/70-14".

DIMENSIONI Interasse 1.540 mm, altezza sella 795 mm, lunghezza 2.180 mm, larghezza 795 mm, altezza massima 1.410-1.460 mm. Capacità serbatoio 13,2 litri. Peso in ordine di marcia 183 kg.

PRESTAZIONI DICHIARATE Potenza 20,6 kW (28,0 CV) a 7.250 giri/'.; coppia 29,0 Nm (3,0 kgm) a 5.750 giri/'. Velocità massima 138 km/h.

COLORI Nero, rosso scuro.

PREZZO Euro 7.299 franco concessionario. Garanzia di 3 anni. Omologato Euro-5.



STILE RUVIDO

LA NUOVA NINET È UNA ROADSTER FASCINOSA, DAL LOOK CLASSICO, CON PRESTAZIONI ESUBERANTI. LE MODIFICHE TECNICHE NON NE HANNO INTACCATO L'ANIMO IRRESISTIBILE DA ATTACCABRIGHE

di ALESSANDRO CODOGNESI



L**A NINET** è senza dubbio la moto degli anniversari. Presentata ormai nel lontano 2013, in occasione del 90esimo di BMW Motorrad, se la matematica non è un'opinione, nel 2023 BMW ha spento la centesima candelina; e come hanno festeggiato? Presentando la nuova R 12 nineT, che sembra identica al passato ma in realtà è cambiata. Più di quanto non si direbbe a una prima occhiata. Motore, ciclistica (tanto) e anche elettronica.
L'abbiamo provata sulle tortuose strade attorno a Malaga e abbiamo scoperto che moto come lei puoi giudicarle prima ancora di metterle in moto. La nineT è sempre stata una roadster tutta muscoli ed elementi classici; un design particolarmente riuscito, diciamolo pure. La nuova R 12 è stata ridisegnata, ma mantiene intatte queste caratteristiche.

IN PARTICOLARE, il nuovo serbatoio è stato accorciato di 30 mm nella parte di innesto con la sella e ha una forma diversa, meno arrotondata e con svasi più pronunciati. Si notano, poi, i fianchetti laterali che celano il nuovo airbox (molto anni '70) come pure il telaio più pulito. Anche gli scarichi sono stati ridisegnati e ora prevedono due silenziatori conici. In generale rimane una piacevole icona delle classiche, con il caratteristico boxer che non è solo una scelta tecnica ma anche un elemento estetico. E fortunatamente, quest'ultima versione non ha ceduto agli eccessi di modernità. Un bell'oggetto, anche solo da tenere in salotto accanto al camino.
Tra gli elementi rinnovati ci sono anche il parafango anteriore, il faro tondo a led, la strumentazione (il piccolo schermo TFT a colori optional è una chicca: piccolo ma sempre leggibile e



luminoso) e il gruppo ottico posteriore integrato nel codone.

SE SUL PIANO estetico le modifiche non sono così evidenti, anche per quanto riguarda la tecnica serve un occhio attento. La modifica più rilevante riguarda il telaio, che è tutto nuovo. Sempre a traliccio in acciaio, ora è una struttura unica, mentre in passato era un "insieme di tralicci" avvitati tra di loro. Il risultato è una maggiore pulizia a livello visivo, oltre al fatto che sulla bilancia risulta più leggero. Il telaietto, invece, rimane un tubolare in acciaio avvitato al telaio principale. Come conseguenza ci sono quote ciclistiche leggermente più aperte che in passato, sia per quanto riguarda l'angolo del cannotto (+0,9 gradi), sia per quanto riguarda l'interasse (+24 mm). A livello di sospensioni, si segnala una forcella di 45 mm Ø completamente regolabile e un mono ora montato in diagonale (per dare progressività, prima punto carente della nineT, anche se mancano ancora i leveraggi), con precarico ed estensione regolabili. Entrambi hanno corsa utile di 120 mm e, per evitare i finecorsa, ora ci sono dei tamponi idraulici.
Le ruote sono in lega in misura standard, 17", ma come optional (600 euro) ci sono i cerchi a raggi, come quelli della moto in prova. Si segnala anche il nuovo impianto frenante, che prevede all'anteriore due dischi di 310 mm Ø (prima 320) lavorati da pinze radiali monoblocco. Il peso è di 220 kg col pieno.

MOTO COME LEI LE GIUDICHI PRIMA ANCORA DI METTERLE IN MOTO. LA NINET È SEMPRE STATA UNA ROADSTER TUTTA MUSCOLI ED ELEMENTI CLASSICI, E QUESTA NUOVA VERSIONE NON È DIVERSA



A livello di motore non ci sono particolari novità. E meno male: il boxer ad aria/olio è ancora oggi un capolavoro di ingegneria. Deriva dal bicilindrico bialbero utilizzato nel lontano 2007 dalla HP 2 Sport, moto che corse anche con discreto successo; oggi ha una cilindrata di 1.170 cm³ ed eroga 109 CV a soli 7.000 giri e ben 115 Nm. È un motore con delle peculiarità tecnologiche, come le valvole radiali. Lavora con la classica trasmissione ad albero cardanico (Paralever) e con un nuovo airbox, che non ha più il condotto a vista accanto al serbatoio ma è tutto integrato sotto la sella. Il nuovo impianto di scarico è senza valvola.
Parlando di elettronica, ci sono tre riding mode (Rain, Road e Dynamic), che regolano in automatico la mappa-





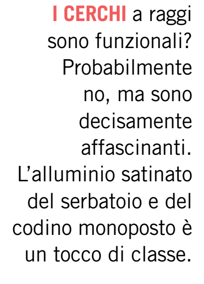


LE SOSPENSIONI sono regolabili nell'idraulica e nel precarico; il mono tra l'altro è dotato di un comodo pomellone.

tura e il DTC, sensibile all'angolo di piega. Non mancano l'ABS Pro (cornering) e il drag torque control, che regola la coppia in rilascio (una sorta di antisaltellamento elettronico). Optional, il quickshifter bidirezionale, l'hill start control pro (molto utile nelle partenze in salita) e il cruise control.
Di serie ci sono due elementi analogici per la strumentazione, simili al passato ma dal diametro maggiore (5 mm in più), con porta USB-C sulla sinistra e una presa a 12 V sulla destra. La fanaleria è (ovviamente) tutta a led. Optional ci sono un micro-schermo TFT a colori di 3,5 pollici diagonale e le Headlight Pro (le luci adattive). L'avviamento invece è keyless già di serie.
"L'inflazione ci ucciderà tutti". Forse sì o forse no, di sicuro ha diminuito il nostro potere d'acquisto. Come la maggior parte delle moto, la nuova nineT costa più che in passato: si parte da 18.950 euro; ma basta aggiungere qualche pacchetto optional o i cerchi a raggi per sfondare sonoramente il muro dei 20.000. La qualità c'è, non si discute… tuttavia, per quanto le considerazioni sul prezzo siano sempre una questione soggettiva, sono comunque tanti soldi. Tra gli accessori, c'è un'infinita possibilità di personalizzazione; segnaliamo, ad esempio, il cupolino tondeggiante, molto "seventies".







I CERCHI a raggi sono funzionali? Probabilmente no, ma sono decisamente affascinanti. L'alluminio satinato del serbatoio e del codino monoposto è un tocco di classe.





LE MODIFICHE all'ergonomia le hanno fatto bene, ma non aspettatevi rivoluzioni. La nineT è sempre stata una moto "particolare", soprattutto se parliamo di posizione di guida. Ci si trova "accomodati" in basso, con pedane decisamente vicine al piano seduta (quindi gambe rannicchiate), braccia larghe e abbastanza distese, ma non caricate. Una triangolazione che invita a guidare in maniera sportiva, anche se gli spostamenti del corpo non sono immediati (la porzione di sella riservata al pilota è striminzita). I 220 kg si sentono, specialmente nelle manovre a bassa velocità o a motore spento.
È una moto un po' maschia, e lo capisci già sedendoti e muovendo i primi passi. Questo concentrato di mascolinità, questa sua attitudine, in realtà è un po' quello che caratterizza tutta l'esperienza di guida. Già! Sulla nineT si parla di esperienza, non di efficacia. È una moto sensoriale. La tocchi e trovi metallo, in gran parte lavorato, i dettagli qui fanno la differenza. È un bell'oggetto, c'è poco da fare, al pari dell'alta orologeria.
Colpo di gas a moto ferma e il boxer ti scuote, ricordandoti che c'è sostanza. Nei primi metri bisogna prenderle le misure. I 220 kg si sentono, come pure le quote ciclistiche aperte. Non è una moto che curva col pensiero. Per indirizzarla dove vuoi non basta immaginarlo: la curva la devi progettare un po' in anticipo, soprattutto se ti sei fatto prendere dalle prestazioni del boxer (ci arriviamo tra poco). Imposti, inizi a piegare, lei si muove ma intanto ti ripaga con quel modo di fare tipico delle moto di una volta. È un mezzo che sente gli asfalti brutti, le sospensioni sono più sostenute che confortevoli, ma questo significa anche poter contare su un certo rigore. Una volta scesa in piega, infatti, è stabile come un treno, poche cose possono disturbare la sua traiettoria. Attenzione però, perché appena tocchi il gas scatta sull'attenti e se esageri allarga. Un tipetto tutto pepe, che però ha il grandissimo merito di aver tenuto in vita uno dei più bei propulsori nella storia dei motori.
Le normative anti-inquinamento e l'elettronica non sono riuscite a smorzare il carattere focoso di questo bicilindrico, che ha nella qualità di erogazione il suo asso nella manica. 109 CV che sembrano di più, aiutati anche dai



rapporti piuttosto ravvicinati. Il boxer tira con forza al primo tocco del gas, spinge con decisione a metà e allunga ferocemente agli alti regimi. E ti accompagna con la sua voce, grossa, potente, roca e graffiante. Che spettacolo! Tra l'altro ora è accompagnato da un quickshifter corto e veloce; forse non sempre preciso, ma grazie a lui la spinta non si interrompe mai.

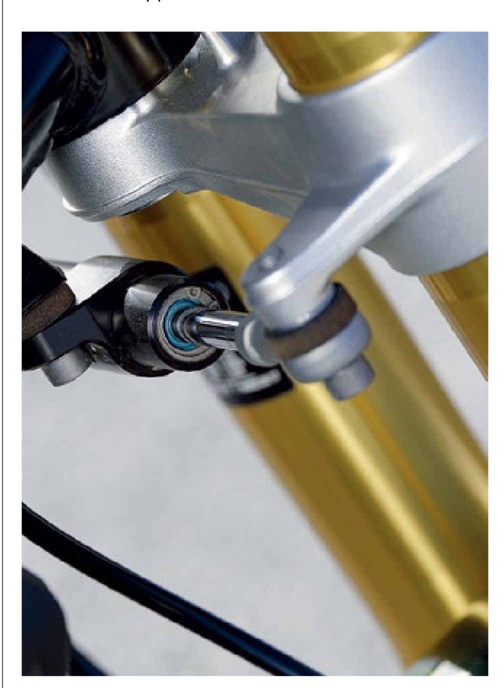
PROVANDO le tre mappature, alla fine le più indicate sono Rain e Road, che mettono a terra tutti i CV ma in maniera ragionevole. In Dynamic è sicuramente più pimpante; forse troppo, per il genere, soprattutto al primo tocco del gas. Anche se questo carattere un po' rude del motore in realtà si accorda perfettamente alla nineT. La

109 CV CHE SEMBRANO DI PIÙ, AIUTATI ANCHE DAI RAPPORTI PIUTTOSTO RAVVICINATI. E IL BOXER TI ACCOMPAGNA CON LA SUA VOCE POTENTE, ROCA E GRAFFIANTE. CHE SPETTACOLO!

guardi parcheggiata e in effetti capisci subito che è meglio non infastidirla. È una moto viva tra le mani, con una ciclistica solida e, dopo un po' di apprendistato, anche efficace. E con un motore commovente. C'è qualche vibrazione, ma si tratta di "good vibes", quelle che non infastidiscono, e gli specchietti sono quasi inutili; ma questo è più o meno tutto.
Quando fu presentata 10 anni fa, sembrava dovesse essere una serie limitata o roba del genere. Il mercato però l'ha premiata e BMW ne ha realizzato tantissime varianti, sfruttando la stessa base meccanica. La nuova R 12 non è certo una rivoluzione, ma migliora ulteriormente un pacchetto molto centrato. E che fortunatamente BMW ha deciso di non abbandonare.



LA STRUMENTAZIONE a colori (optional) è piccola ma completa di tutto. Ed è anche molto leggibile. L'ammortizzatore di sterzo è di serie, fortunatamente: il motore scarica badilate di coppia.





LA SCHEDA

MOTORE Bicilindrico boxer, 4 tempi, raffreddato ad aria e olio. Alesaggio e corsa 101 x 73 mm; cilindrata 1.170 cm^3. Distribuzione doppio albero a camme in testa, 4 valvole per cilindro. Iniezione elettronica, con corpi farfallati di 50 mm Ø. Trasmissione primaria a ingranaggi, finale a giunto cardanico. Frizione monodisco a secco, cambio a 6 rapporti.

CONTROLLI ELETTRONICI Tre modalità di guida: Rain, Road, Dynamic. Controllo di trazione e del freno motore. Keyless.

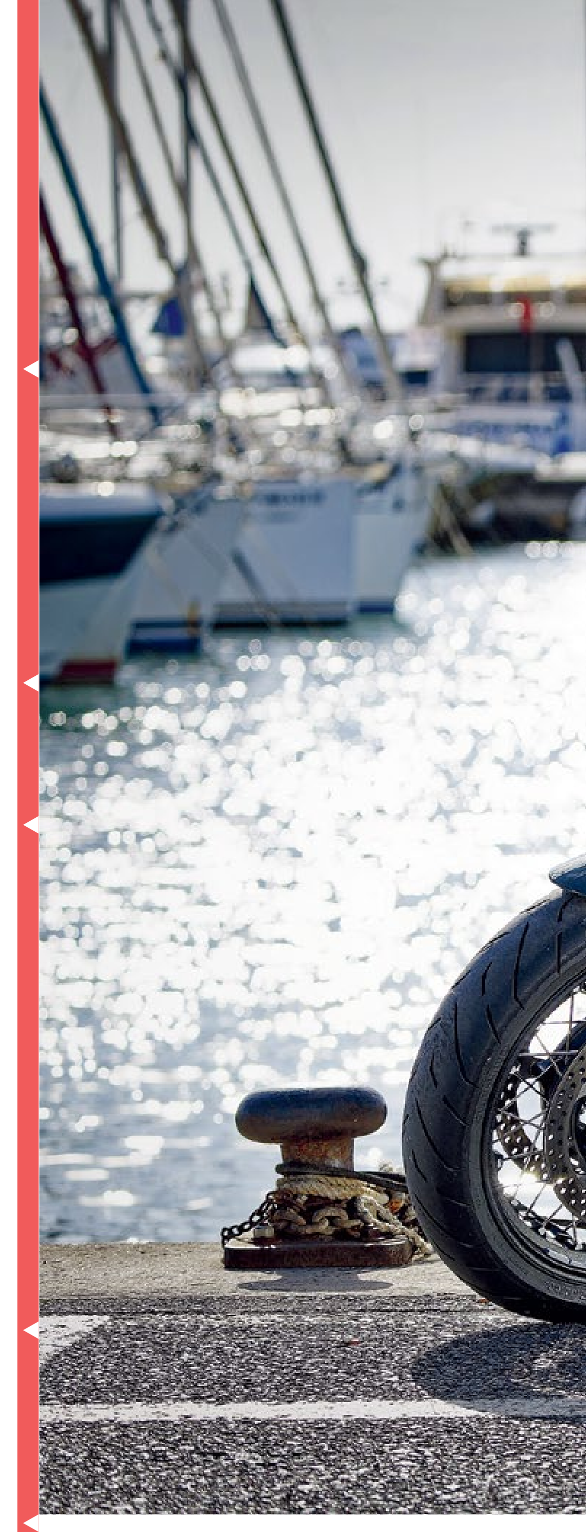
CICLISTICA Telaio traliccio in acciaio. Sospensioni: anteriore forcella regolabile a steli rovesciati di 45 mm Ø, escursione 120 mm; posteriore con sistema Paralever e monobraccio in alluminio con monoammortizzatore idraulico regolabile in estensione, compressione e precarico molla con comando remoto, escursione 120 mm. Freni Brembo: anteriore a doppio disco flottante di 310 mm Ø, con pinze ad attacco radiale a quattro pistoncini; posteriore a disco di 265 mm Ø, con pinza a due pistoncini. Pneumatici Continental ContiRoad: anteriore 120/70-ZR17"; posteriore 180/55-ZR17".

DIMENSIONI Interasse 1.511 mm, lunghezza 2.130 mm, altezza sella 795 mm, larghezza 870 mm. Inclinazione cannotto di sterzo 27,7°. Avancorsa 110,7 mm. Capacità serbatoio 16,0 litri. Peso in ordine di marcia 220 kg.

PRESTAZIONI DICHIARATE Potenza 80,0 kW (109,0 CV) a 7.000 giri/min.; coppia 115,0 Nm (11,7 kgm) a 6.500 giri/min. Velocità massima 215 km/h.

COLORI Nero, verde, alluminio.

PREZZO Euro 18.950 chiavi in mano. Garanzia di 4 anni. Omologata Euro5+.





INQUADRATE il QR Code con lo smartphone per vedere i nostri contenuti multimediali.





QUALCHE concessione alla modernità: la presa USB sotto al serbatoio e i comandi al manubrio. Le pedane sono in alluminio.



FUORI DAGLI SCHEMI

SE NON SIETE I CLASSICI TIPI AMANTI DELLA SOBRIETÀ, LA CASA DI HINCKLEY POTREBBE AVERE QUALCOSA PER VOI: SI CHIAMA ROCKET 3 STORM R ED È UNA POWER CRUISER ASSURDAMENTE VELOCE

di **ALESSANDRO CODOGNESI** - foto **FOTOLIBERA**



INQUADRATE il QR Code con lo smartphone per vedere i nostri contenuti multimediali.

SEI STUFO di sentire squilli di tromba sull'ultimo, noiosissimo, mezzo elettrico? Allora fermati e guarda qui: abbiamo qualcosa per te. Potrebbe essere questo lo spot della nuova Rocket 3 Storm R, una power cruiser che accelera come un Raptor al decollo. Una moto folle, non fosse altro che per il motore di quasi 2.500 cm^3, il più grande al mondo ad equipaggiare una moto. Ma se pensate che soltanto pochi fulminati possano acquistare un mezzo così, sappiate che dal 2019 (anno in cui la Rocket è stata completamente rinnovata) ne sono state vendute più di 18mila in tutto il mondo. È un numero alto in generale, ma quasi impensabile se pensiamo alla tipologia di moto, decisamente di nicchia. Considerato questo apprezzamento, Triumph ha deciso di aggiornarla in numerosi dettagli, e già che c'erano le hanno aggiunto "Storm" nel nome. Delle 18mila vendute, quasi tutte sono state richieste in tonalità scure. Ecco perché la nuova Rocket è disponibile unicamente in tonalità opache, a cominciare da quella che vedete in foto. Ed è anche il motivo della comparsa di Storm nel nome. È una cruiser minacciosa, ricchissima di dettagli in cui perdersi. Le teste dei bulloni del coperchio valvole, il mozzo posteriore, i bellissimi collettori di scarico, la quasi totale assenza di cavi… è una moto ricercata. E ma-



ledettamente nera. A Hinckley poi hanno voluto iniettare ancora più energia nel motore: grazie ad alcune migliorie, il tre cilindri in linea longitudinale di 2.458 cm^3 eroga ora la bellezza di 182 CV a 7.000 giri (+15 CV) e 225 Nm a 4.000 giri. Sì, avete letto bene, 225 Newton-metro. Il motore lavora con una trasmissione ad albero cardanico (immaginate lo sforzo di una catena nel trasmettere tutta quella coppia) e con una frizione assistita. Il quickshifter bidirezionale, invece, è optional (non era montato sul nostro esemplare).
La ciclistica non ha subito stravolgimenti. Il telaio in alluminio sfrutta il possente motore come elemento stressato e lavora con sospensioni Showa: davanti forcella di 47 mm Ø regolabile nell'idraulica, dietro mono con serbatoio separato, completamente regolabile. L'impianto frenante è fornito da Brembo: davanti ci sono due dischi di 320 mm Ø lavorati da pinze Stylema (anche la pompa è radiale), dietro un singolo disco di 300 mm Ø lavorato da una pinza M4.32, tutto gestito dall'ABS Cornering. E già che ci siamo: a livello elettronico si segnalano tre riding mode pre-impostati (più uno customizzabile), che regolano in automatico mappatura e controllo di trazione; si selezionano attraverso dei comandi retro-illuminati, dallo schermo TFT a colori con modalità day/night, regolabile nell'inclinazione. Si segnala anche una leggera diminuzione di peso: grazie ai nuovi cerchi (che rimangono di 17 e 16 pollici, con il mostruoso gommone posteriore 240/50), si risparmia un chilo a ruota, per un totale di 317.
Ovviamente, non è una moto per tutti. Nemmeno il prezzo: si parte da 25.695 euro, optional esclusi. Tanti, pochi? Difficile da dire, anche perché l'unica concorrente che ci viene in mente è la Ducati Diavel, che costa circa 1.000 euro in più.

PRIMA DI PARLARE del vero piatto forte (c'è bisogno di dire qual è?), vi anticipo che la Rocket mi ha stupito. Leggendo la scheda tecnica, immaginavo una moto selvaggia, difficile da gestire. Macché. Il baricentro rasoterra, l'ottimo raggio di sterzata e il comando del gas dolce e preciso la rendono piuttosto semplice da manovrare. Non aspettatevi una motoretta guizzante, ma la si-









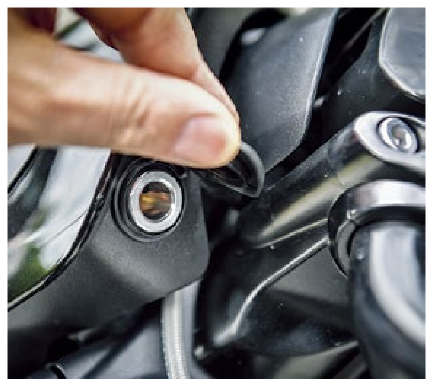
tuazione è molto meno drammatica di quanto ci si possa aspettare. È come andare a zonzo con un leone al guinzaglio. Anche la posizione di guida è una piacevole sorpresa.
Come anticipato, oltre alla R c'è la versione GT, che si differenzia per l'ergonomia. La R infatti è pensata per una guida più attiva, dinamica; la GT, invece, ha un'indole più rilassata. Tornando alla R, sollevarla dal cavalletto richiede braccia forti, decise. Non è una moto per tutti, ma nemmeno vuole esserlo. Si impugna un manubrio largo e lontano dal busto, ci si trova su una sella alta il giusto da terra (773 mm), molto ben imbottita e con la parte finale che si piega, fungendo un po' da schienalino di supporto, come per non farvi scivolare all'indietro... dopo

IL SERBATOIO è un'opera d'arte, sembra verniciato a mano. Bellissimo anche il motore: a noi ha ricordato quelli d'aviazione degli anni '50. Il cerchio posteriore è in bella vista grazie alla trasmissione a cardano.



capirete il perché. Sulla R le pedane sono centrali (avanzate sulla GT). La posizione del pilota è effettivamente piuttosto attiva, con le braccia larghe e distese e le gambe raccolte. E anche aperte, a causa del notevole ingombro che si ha tra le gambe (un po' per il serbatoio da 18 litri, un po' per tutta la meccanica di telaio e motore). È anche discretamente confortevole. Il primo ingresso in autostrada però è l'occasione per mettere alla frusta la belva che ruggisce lì sotto. Terza marcia, circa 2.000 giri. Spalanco il gas, e vengo sparato a poca distanza dalla macchina che mi precede. Eppure era a più di 200 metri. Il tre cilindri della Rocket ha la capacità di spingere con una forza devastante, brutale. Poche altre moto al mondo accelerano con una simile intensità; le velocità che si leggono sul tachimetro sembrano finte, per quanto salgono rapidamente. Ai bassi tira come un mulo, ai medi vi ficca un gancio nel diaframma... ma questo avveniva anche in passato. Ora, invece, c'è un ulteriore impulso proprio lì, oltre i 6.000 giri, un ultimo, diabolico, ruggito che vi spara nella stratosfera. Devastante.

TUTTA QUESTA possenza è gestita da una ciclistica che fortunatamente funziona a dovere. Nonostante le apparenze, non è soltanto una moto da sparo; anche in curva ha una sua personalità. Il trucco è non farsi prendere troppo dalle prestazioni sportive del motore. La Rocket non accetta di buon grado le esagerazioni, o la guida nervosa. Si frena a moto dritta, si entra in curva avendo ben calibrato la traiettoria ed eventualmente si corregge con il freno posteriore. Anzi, fortuna che il freno posteriore è così bene a punto. Una volta in piega, infatti, basta un tocco di gas e la Rocket tende ad allargare la traiettoria, come un grosso motoscafo. È stabile, precisa, sembra schiacciata a terra per quanto è statuaria, ma non accetta le variazioni durante la percorrenza di curva. Quindi non abbiate fretta, aspettate che la curva finisca e poi… godetevi la spinta da aereo al decollo!
Era una moto folle, per alcuni; ora lo è ancora di più. Consuma parecchio (7,5 litri/100 km rilevati durante il nostro test), accelera come un caccia e pesa più di 3 quintali; ma ha anche dei difetti…







ORA DI SERIE ci sono anche il cruise control, l'avviamento keyless, il bloccasterzo elettrico e la presa USB sotto la sella. Come in passato, le versioni disponibili in listino sono due, la R e la GT, che differiscono principalmente per la posizione di guida.

LA SCHEDA

MOTORE Tre cilindri in linea longitudinale, 4 tempi, raffreddato a liquido. Alesaggio e corsa 110,2 x 85,9 mm; cilindrata 2.458 cm^3. Distribuzione bialbero a camme in testa, 4 valvole per cilindro. Iniezione elettronica con comando ride by wire. Trasmissione primaria a ingranaggi, finale a giunto cardanico. Frizione multidisco in bagno d'olio, cambio a 6 rapporti.

CONTROLLI ELETTRONICI Quattro modalità di guida: Rain, Road, Sport, Rider personalizzabile. Traction control. ABS cornering. Cruise control. Assistenza alla partenza in salita. Collegamento bluetooth con smartphone.

CICLISTICA Telaio monotrave in alluminio. Sospensioni Showa: anteriore forcella rovesciata regolabile con steli di 47 mm Ø, escursione 120 mm; posteriore monobraccio in alluminio e ammortizzatore regolabile, escursione 107 mm. Freni Brembo: ant. a doppio disco di 320 mm Ø con pinze a 4 pist.; post. a disco di 300 mm Ø. Pneumatici Avon Cobra Chrome: anteriore 150/80-ZR17", posteriore 240/50-ZR16".

DIMENSIONI Interasse 1.677 mm, altezza sella 773 mm, larghezza 920 mm. Avancorsa 134,9 mm. Peso in ordine di marcia 317 kg. Capacità serbatoio 18 litri.

PRESTAZIONI DICHIARATE Potenza 134 kW (182 CV) a 7.000 giri/min.; coppia 225 Nm (22,9 kgm) a 4.000 giri/min.

COLORI Rosso/nero, grigio/nero, blu/nero.

PREZZO Euro 25.695 franco concessionario. Garanzia di 2 anni. Omologata Euro5.



IL FRANCESE RADDOPPIA

LO SCOOTER PIÙ STILOSO DEL LISTINO PEUGEOT SI RINNOVA E MOSTRA DUE FACCE: UNA ELEGANTE E "MORBIDA" CON IL DJANGO CLASSIC 125 E UNA MODERNA E INNOVATIVA CON IL NUOVO DJANGO 125

di **MICHELE LALLAI**

PEUGEOT sta percorrendo una strada tutta nuova, con una struttura aziendale che ora la vede nell'ottica del nuovo proprietario Mahindra e al comando della rinata BSA, distaccandosi dal comparto automotive che ha tenuto le due ruote in ombra negli ultimi 20 anni. Arriva quindi il nuovo Django, best seller del brand per quanto riguarda gli scooter a ruote basse che segue l'operazione di rilancio già iniziata con il nuovo Tweet, ovvero prendere la piattaforma già col-



A SINISTRA, il nuovo Django 125, rivisto profondamente nell'estetica e nello stile. Qui sopra, il Django Classic 125 che porterà avanti lo stile morbido già apprezzato in passato.





laudata del modello in gamma e proporla con una rinnovata estetica e con contenuti tecnici aggiornati. Oltretutto, la serie si separa in due filoni: da un lato con il Django Classic 125, che porterà avanti il design arrotondato del modello finora visto in commercio; dall'altro, il Django 125, con nuovi pannelli carrozzeria e superfici totalmente ridisegnate, che puntano all'effetto ottico dato da linee sfaccettate e monolitiche, con angoli e poligoni formati dal trattamento degli stampi. Un cambio di rotta che mantiene le stesse proporzioni del passato, ma con un concetto futuristico ispirato da Peugeot auto, come si può notare dalle firme luminose e dal fanale posteriore. Davanti al guidatore compare un nuovo display TFT e un sistema di avviamento keyless "Smart Key".

IL NUOVO Django propone anche un motore raffreddato a liquido sviluppato dagli ingegneri di Peugeot Motocycles basato sul propulsore EasyMotion, già utilizzato dal marchio, che in questa configurazione offre una potenza di 12 CV a 8.500 giri/min e una coppia di 12 Nm a 6.500 giri/min. A livello di comfort, nonostante lo scooter presenti un body più compatto, c'è una comoda sella (con vano sottosella) e un portaoggetti con presa USB. Non manca ovviamente l'ABS a doppio canale. Entrambi i modelli sono disponibili da maggio con prezzi di 3.499 euro per il Classic, in colorazione standard, e 3.599 euro per le altre livree; mentre le versioni TT e Cafè Racer costeranno 3.799 euro. Il nuovo Django 125, invece, avrà un listino di 4.299 euro per la versione Allure, e 4.399 euro per la Sport.



TECNOLOGIA ADATTIVA

SIAMO STATI IN UNO DEI TEMPLI DELLA VELOCITÀ PIÙ CELEBRI AL MONDO, L'ISOLA DI MAN, PER TESTARE I NUOVI PNEUMATICI SUPER-SPORT-TOURING DI METZELER

di **DIEGO D'ANDREA**



UNA CORSA sul Mountain – il tratto più celebre del Tourist Trophy – ti ricorda all'istante qual è il valore esatto di un'emozione. In occasione del lancio dei nuovi Roadtec 02, Metzeler ha deciso di portare la stampa specializzata sull'Isola di Man. Un bel rischio, se ci pensate: nastri d'asfalto velocissimi; tratti "al limitatore" che necessitano di grande sensibilità da parte del pilota e comunicatività, da parte delle gomme; un meteo a dir poco variabile, tipico delle terre del Nord dove pioggia e umido sono sempre dietro l'angolo. Ma, evidentemente, gli uomini "dell'elefantino" erano talmente convinti del fatto loro, da non temere nulla di tutto ciò per il lancio del loro nuovo "Super-Sport-Touring", il Roadtec 02, pneumatico alla ricerca della sintesi perfetta tra i due mondi, quello supersport e quello sport-touring. Convinti a tal punto, che per rendere l'experience ancora più intensa, hanno previsto anche una corsa "a manetta sciolta" sulla mitica "Mountain Road", con strada chiusa al traffico e i marshall del TT a fare da apripista. Che poi, l'isola è anche molto bella da visitare, con scorci unici e atmosfere incantate, e così non sono mancati momenti decisamente più turistici per poter saggiare a fondo anche la natura più touring di queste eclettiche 02. Iniziamo a scoprire come sono fatte.
Innanzitutto, si tratta del primo pneumatico ad utilizzare la tecnologia Dynatread con disegno del battistrada adattivo:



con una guida turistica, o sul bagnato, i lunghi incavi favoriscono l'evacuazione dell'acqua e la corretta mobilità della mescola della fascia battistrada; quando si guida in maniera sportiva, invece, i trasferimenti di carico e le spinte laterali maggiori, dovute anche ad angoli di piega più elevati, generano una pressione che attua la chiusura di una parte degli intagli, aumentando così la compattezza e la stabilità della fascia battistrada. Secondo i tecnici Metzeler, a cui abbiamo posto direttamente la domanda, in condizioni di guida molto veloce, a ritmi sostenuti (e soprattutto con moto pesanti), gli intagli possono arrivare a "chiudersi" completamente offrendo una percentuale di gomma a terra, e quindi di grip, molto elevati; più da gomma supersport che da sport-touring. Inoltre, pneumatici anteriori e posteriori sono stati progettati con lo stesso disegno del battistrada per garantire così di avere lo stesso comportamento su entrambi gli assi.

Rispetto al suo predecessore Roadtec 01 SE, aumenta il rapporto pieni/vuoti per favorire una guida più fluida e precisa. Inoltre, una minore presenza di intagli comporta un numero minore di interruzioni sulla fascia battistrada, a vantaggio del comfort acustico. Arrivano anche nuove mescole (full-silica per l'anteriore e per le spalle del posteriore, quest'ultimo bimescola) che ottimizzano il grip chimico.

PASSIAMO alla prova sul campo. Una gomma in grado di adattarsi a diverse tipologie di moto, come i Roadtec 02, se un tempo doveva per forza piegarsi a diversi compromessi, oggi, grazie alle ultime tecnologie e ai materiali impiegati, può soddisfare gran parte delle esigenze d'uso su strada. Durante il test abbiamo messo alla prova le Metzeler guidando crossover, naked (di diversa tipologia) e sportive stradali, in condizioni di asciutto, asciutto/umido, compreso un bello scroscio di pioggia battente a fine giornata.





SOSTENIBILITÀ

L'IMPORTANZA DEI MATERIALI

QUELLO dell'impatto ambientale è (e sarà in futuro) un argomento sempre più caldo sul fronte pneumatici. Il nuovo Roadtec 02 è realizzato con più del 43% di materiali di origine naturale e riciclati (appositamente selezionati anche per il contributo che possono dare alle prestazioni dello pneumatico), affermazione certificata da Bureau Veritas, leader mondiale nei servizi di verifica di conformità e certificazione per qualità, ambiente, salute, sicurezza e responsabilità sociale (riferimento: standard ISO14021).



LA PARTICOLARE tecnologia "adattiva" del battistrada permette agli intagli di smaltire al massimo l'acqua nella guida sul bagnato per poi "chiudersi" nella guida sportiva e garantire grip a ritmi elevati.







ASSE	MISURA
Anteriore	110/80-R19" M/C 59V TL
	120/70-ZR17" M/C (58W) TL
	120/70-ZR17" M/C (58W) TL (C)*
	120/70-ZR19" M/C 60W TL
Posteriore	150/70 R 17" M/C 69V TL
	160/60-ZR17" M/C (69W) TL
	170/60-ZR17" M/C 72W TL
	180/55-ZR17" M/C (73W) TL
	180/55-ZR17" M/C (73W) TL (C)*
	190/50-ZR17" M/C (73W) TL
	190/55-ZR17" M/C (75W) TL
	190/55-ZR17" M/C (75W) TL (O)**

* Omologata CCC
**Dedicata alle grosse sport-tourer

In ogni contesto, la prima sensazione evidente è stato il senso di fiducia: in piega, oppure frenando forte, sia su asciutto che sulle insidiose transizioni asciutto/umido, c'è sempre una percezione di "presa costante" con l'asfalto. Non solo in termini di grip assoluto, ma proprio di costanza di rendimento nonostante il mutare dello scenario. Un'altra caratteristica emersa è poi la buona capacità di rendere "svelto" l'avantreno della moto nei cambi di direzione; anche se su questo particolare aspetto – come anche per quanto riguarda il grip ad angoli di inclinazione elevati – ci riserviamo di rinnovare il giudizio in occasione di un test su un percorso misto più articolato. Il tracciato del TT, infatti, per quanto emozionante, è più vicino a un concetto di sportività "britannico": lunghi rettilinei da affrontare "in carena", a tutta birra, intervallati da cambi di direzione per lo più scorrevoli e con gradi di inclinazione mai eccessivi.

BAGNATO, GUIDA SPORTIVA... CAPACI DI ADATTARSI A MOTO DI DIVERSA TIPOLOGIA, I ROADTEC 02 POSSONO SODDISFARE GRAN PARTE DELLE ESIGENZE D'USO, DAL TURISMO ALLE SCORRIBANDE IN CIMA AL PASSO

AD OGNI MODO, se con moto come la Hornet i benefici apportati dai Roadtec 02 si avvertono in maniera più sfumata, è su moto più prestazionali, e anche più pesanti, che si apprezza all'istante il salto evolutivo rispetto ai 01 SE. Questo, probabilmente, perché certi modelli riescono a sollecitare di più la caratteristica "responsive" della nuova gomma. Ultima considerazione, infine, sul comfort di marcia, particolarmente elevato grazie al basso livello di rumorosità verificato anche su fondi rovinati e disomogenei.

AZIMUTYACHTS.COM

THE NEW

S7

THE S SERIES

S6 | S7 | S8 | S10

PROGRESSIVE SPORTS SOUL

The seductive Azimut S Series is the pinnacle of technological advancement and performance. Streamlined exteriors reveal a fiercely dynamic aesthetic, combining with innovative propulsion systems and last generation hull designs to deliver a uniquely sporty experience. An extensive use of carbon fiber also grants vast volumes without impacting on weight, offering ample and welcoming living spaces.

AZIMUT. DARE TO AMAZE.

OFFICIAL DEALER VMARINE.EU



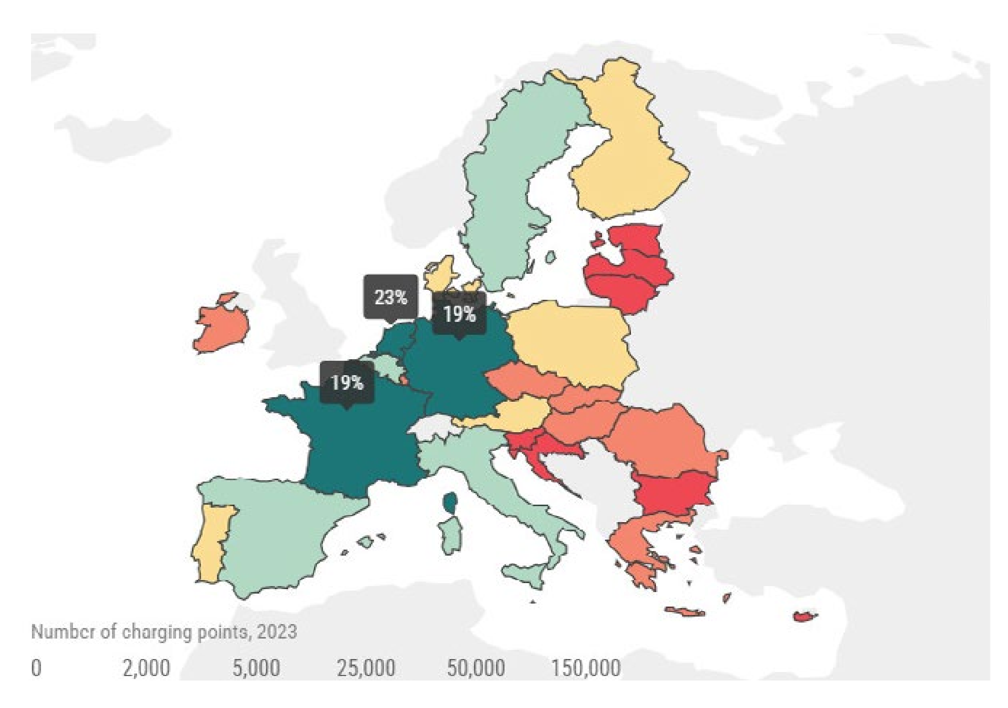
AZIMUT YACHTS
VMARINE
OFFICIAL DEALER

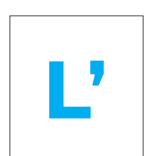
AZIMUT

SVOLTA ELETTRICA

LA SFIDA DELLE INFRASTRUTTURE DI RICARICA

UNA RICERCA PUBBLICATA DALL'ASSOCIAZIONE EUROPEA DEI COSTRUTTORI DI AUTO (ACEA) DIMOSTRA LA RELAZIONE FRA DISPONIBILITÀ DI PUNTI DI RICARICA SUL TERRITORIO E VENDITE DI VEICOLI ELETTRICI. E L'ITALIA HA MOLTO DA LAVORARE SU QUESTO





ITALIA figura al 5° posto nella classifica europea dei Paesi con più punti di ricarica per veicoli elettrici. In sé non sarebbe un cattivo risultato, ma il distacco accusato dai primi tre Stati della classifica è enorme. L'Olanda, sette volte più piccola del nostro Paese, guida la classifica con 144.453 colonnine, contro le nostre 41.114 (dati EAFO 2023). Seguono la Germania (120.625), la Francia (119.255) e il Belgio (44.363). I primi tre Paesi hanno il 61% di tutte le colonnine europee! Si tratta di un dato importante, perché racconta uno squilibrio che si riverbera sulle vendite: dove ci sono più punti di ricarica si vendono più veicoli elettrici. Perché rendere l'energia elettrica disponibile (magari anche a costi ridotti) è sicuramente un passo fondamentale per invogliare i consumatori a scegliere a questo tipo di propulsione. C'è da superare la paura radicata di rimanere fermi con le batterie scariche. Ma siamo in ritardo. Dal 2017 al 2023 i punti di ricarica in Europa, oggi a quota 630mila, sono cresciuti di 6 volte; mentre i veicoli elettrici sono cresciuti di 18 volte. Continuando così mancheremo l'obiettivo europeo di raggiungere quota 3,5 milioni di colonnine entro il 2030. E dire che per l'industria europea dell'auto, rappresentata dall'ACEA, si tratterebbe di un obiettivo fortemente sottostimato: loro calcolano infatti che nel 2030 di colonnine ne serviranno molte di più, 8,8 milioni.
In questi anni di avvicinamento alla svolta programmata del 2035 (tutta da confermare...) sarebbe insomma tassativo investire maggiormente sulle infrastrutture. Invece in Italia, dove comunque le colonnine sono abbastanza capillarmente diffuse, soprattutto nelle regioni del Centro-Nord, si sente spesso parlare di malfunzionamenti e di ricariche impossibili. In questo modo la fiducia dei consumatori scende. E siccome le vendite dei mezzi elettrici ristagnano nella maggior parte dei Paesi europei, anche la svolta elettrica del 2035 sembra allontanarsi. Colpa dell'infrastruttura. Se ci pensate, in molti fra quelli che usano veicoli elettrici ne sono soddisfatti. Il prodotto è, come si suol dire, maturo. Mancano però ancora delle infrastrutture capillari e funzionanti. La sfida per il futuro dei mezzi elettrici passa da qui. Dalla capacità dell'Europa intera di creare una rete di ricarica adeguata.

INARRESTABILE

In Cina l’elettrico cresce vorticosamente



LA CINA è l’unico Paese che è tornato ai livelli di vendita di veicoli pre-Covid, anzi li ha superati: nel 2023 era al 103% delle vendite del 2019, con 26 milioni di veicoli. E per quest’anno è prevista quota 27 milioni. La Cina è anche l’unico Paese dove l’interesse per i veicoli elettrici continua a crescere, con un’intenzione di acquisto che dal 73% del 2019 è passata al 97% nel 2024!
I dati vengono dal Global Outlook di AlixPartners, che per l’Europa parla di una percentuale di propensione all’acquisto del 43% e per gli Stati Uniti del 35%.
E l’Italia? Da noi tale dato arriva al 48%, oltre la media, ma in calo rispetto al 2021, quando era al 53%.

SOLO AUTO

BYD smentisce l’arrivo di una due ruote elettrica

ALCUNI VIDEO (non ufficiali) girati sui social avevano fatto pensare alla possibilità che la BYD, il principale produttore cinese di veicoli elettrici (auto, autobus, ma anche batterie) stesse lavorando a una sua moto. In fin dei conti si tratta di un’azienda di grandi dimensioni che in pochi anni – è stata fondata solo nel 2003 – ha letteralmente inventato il suo business.
Invece Li Yunfei, direttore generale delle relazioni pubbliche, ha recentemente chiarito che tutte le voci sulla discesa in campo del Gruppo BYD nel settore delle due ruote sono prive di fondamento.
La sensazione è che a Shenzen stiano attendendo che il mercato motociclistico elettrico cresca e richieda modelli più performanti rispetto alle attuali motoleggere.



MERCATO

Nasce Niu Italia



LA NIU, azienda cinese nata nel 2015 per costruire piccoli ciclomotori elettrici, ha conosciuto rapidamente un successo vorticoso. Oggi viaggia sui 3 milioni di pezzi venduti, e i suoi scooter hanno percorso oltre 20 miliardi di chilometri nel mondo. Quotata al Nasdaq, era il momento di presidiare direttamente i mercati più importanti.
Dal 2024 apre dunque Niu Italia, la filiale ufficiale. Il vantaggio per gli utenti sarà nella possibilità di avere un contatto diretto con l’azienda qui nel nostro Paese. Ci sarà poi un magazzino ricambi ad Agrate Brianza, che garantirà la disponibilità di ricambi entro 48 ore. E non mancherà anche una riduzione dei prezzi di listino, si parla del 15%, sia per i veicoli nuovi che per i ricambi.

NOVITÀ

Niu lancia le sue prime due moto

SI CHIAMANO RQi e XQi3 le due novità Niu. La prima è una sportiva stradale urbana con una ricchissima dotazione elettronica: ABS, controllo di trazione, telecamere anteriori e posteriori, rilevamento di impatti, tracciamento e navigazione GPS, interfacciabilità con lo smartphone, aggiornamenti over-the-air. Potenza massima di 7,5 kW accompagnata da una coppia monstre di 450 Nm, per una velocità massima di 110 km/h. Autonomia 100 km. Prezzo 7.999 euro.
La XQi3 è invece una dirt-bike, offerta sia in versione stradale omologata a 45 km/h sia in versione fuoristrada, con velocità massima di 75 km/h. La dotazione tecnica verte su ruote di 19” e sospensioni specifiche per il fuoristrada. Ma non manca l’elettronica, con il tracciamento GPS dei giri che si fanno, la connettività smartphone e il cronometro. Autonomia 90 km. Prezzo 5.999 euro.



ABBIGLIAMENTO E ACCESSORI

GIVI

PER UN VIAGGIO PERFETTO

LA FAMIGLIA di valigie in alluminio Monokey Alaska è un punto di riferimento per il segmento touring, e oggi alla collezione si aggiungono una coppia di laterali da 36 litri e 2 topcase, da 56 e 44 litri, realizzate in alluminio in doppia versione, Natural e Black. Tra le caratteristiche più importanti ci sono il sistema di apertura con cerniere "a pettine" per una rigidità strutturale maggiore e il sistema brevettato Wirelease, che prevede lo sgancio della valigia dalla piastra, o dal telaio laterale, tramite la rotazione di una manopola esterna con un sistema a cavo d'acciaio più semplice e lineare. Prezzi da 319 a 549 euro.

givimoto.com



MIDLAND

COME VIAGGIARE IN TRANQUILLITÀ RESTANDO CONNESSI



LA BELLA STAGIONE riporta in sella tanti motociclisti che per godersi i viaggi hanno bisogno di rimanere sempre connessi ai propri device. Così Midland ha ideato una serie di soluzioni per soddisfare tutti. C'è Midland R1 Mesh, il primo interfono in versione evoluta e il più economico; il BTR1 Advanced che si caratterizza per la grande qualità del suono; il Midland Rush RCF con tecnologia Mesh e sound by RCF; il BTX2 Pro che consente di comunicare fino a 8 persone e fino a 1,6 km di distanza anche ascoltando le indicazioni del GPS o la playlist; e il BT Mini, il primo ad aver ottenuto l'omologazione per la norma ECE 22.06.

www.midlandeurope.com



ELEVEIT

LO STIVALE RACING SI EVOLVE



UNO DEGLI STIVALI di Eleveit passa al livello successivo. S Miura Evo Air è l'evoluzione della linea racing S Miura e si concretizza con tre nuovi stivali, tra cui il modello S Miura Evo Air. La tomaia è costituita da zone in microfibra traforata e grazie anche al tessuto mesh interno rende il modello perfetto per le alte temperature. Capitolo sicurezza: il sistema esterno di supporto alla caviglia, all'altezza del malleolo, mette in sicurezza il piede (presenti anche altre protezioni nei punti più delicati oltre al parastinco) e permette una flessione meccanica dello stivale. Taglie dal 39 al 48. Prezzo 239,90 euro.

www.eleveit.it



DUCATI

GUANTI DI MASSIMA SICUREZZA

MASSIMA protezione e comfort nell'uso sportivo per i nuovi Speed Evo C2, i guanti disegnati da Drudi Performance e sviluppati da Held in esclusiva per Ducati. Sicurezza al primo posto grazie al mix di pelle (capra e canguro) tra dorso e palmo, alle nocche in PVC ricoperte da Superfabric e ai rinforzi sul lato della mano e del pollice. La praticità invece è garantita dagli inserti elasticizzati ma anche dal touch screen sul polpastrello dell'indice. Prezzo 249 euro.

shop.ducati.com



ACERBIS
IL JET URBANO SEMPRE CON TE

DA ACERBIS arriva il nuovo casco jet Brezza, pensato per gli spostamenti in città in sella a moto e scooter. Dal design che si fa notare e compatto, prende posto anche nei sottosella meno spaziosi. La calotta esterna, in materiale termoplastico, ha linee semplici e moderne che rispettano gli standard della nuova omologazione ECE/ONU 22-06. La calotta interna, invece, è disponibile in due misure ed è abbinata a imbottiture in materiale anallergico, estraibili e lavabili. Il casco è dotato anche di un pratico cinturino con regolazione micrometrica e sgancio rapido. Cinque varianti di colore e cinque taglie (dalla XS alla XL). Prezzo 69,95 euro.

www.acerbis.com

FORMULA
FORCELLE ALL'AVANGUARDIA

PER CHI non vuole cedere a compromessi nelle prestazioni, Formula ha nel proprio catalogo una linea completa di forcelle all'avanguardia. Come top level per l'enduro, troviamo il modello USD di 43 mm Ø, buona unione di sensibilità e progressione e provvista di piastre forgiate specifiche per l'utilizzo. Ma nella gamma ci sono anche prodotti specifici per moto da trial, come il modello Racing Pro Steel di 39 mm Ø, progettato e prodotto per le competizioni e dotato di steli in acciaio cromato naturale, per un peso totale di appena 5,10 kg.

www.rideformula.com





BARDAHL WEAR
LO STILE DI STAGIONE

BARDAHL WEAR si rinnova con le grafiche dedicate alla primavera/estate 2024. La linea di abbigliamento del marchio di lubrificanti è composta da otto t-shirt, quattro felpe e alcuni accessori, tra cui due cappellini. E il filo conduttore è il vintage con i capi caratterizzati da disegni ispirati al minimalismo estetico della pop art e grafiche monocromatiche, pulite ed essenziali dove il riferimento al mondo dei motori è sempre presente.

bardahlwear.com





WUNDERLICH
COME PERSONALIZZARE LA BMW R 1300 GS

TANTE LE NOVITÀ Wunderlich per le BMW. A partire dal borsone Elephant per la R 1300 GS (122,92 euro) da fissare sul Top Case Vario per aumentare ancora la capacità di carico di circa 9 litri. E poi, sempre per lo stesso modello, arriva la protezione per la valvola a farfalla (sopra a sinistra, 102,42), un modo per salvaguardare l'area dei collettori di aspirazione da influenze esterne. Infine, Wunderlich propone anche la sella conducente Aktivkomfort riscaldabile (sopra a destra, 614,10 euro) per BMW R 1200 e R 1250 GS e una gamma di accessori rinnovata per i modelli F 900 GS e Adventure e R 12 ed R 12 nineT.

www.wunderlich.de



YAMAHA
PASSIONE MOTOCROSS

CON LA MAGLIA MX, Yamaha pensa agli appassionati di motocross. Leggera e flessibile, è spesso considerata indispensabile per trascorre le giornate sul terreno. Il tessuto, misto di poliestere e spandex, non solo è traspirante (anche grazie agli inserti in rete) ma garantisce anche un comfort costante in ogni situazione. Completano la maglia MX le maniche ergonomiche con polsini elasticizzati e il colletto nastrato. Disponibile in blu, taglie XS-XXL. Prezzo 81 euro.

www.yamaha-motor.eu/it



ZERO MOTORCYCLES
T-SHIRT E CAPPELLINO PER L'ESTATE CHE ARRIVERÀ

LA BELLA STAGIONE firmata Zero Motorcycles si arricchisce di nuovi capi e accessori. Le novità sono la t-shirt dal design versatile arricchita dalla grafica del modello Zero SR/F sul davanti. Disponibile in quattro colorazioni (nero, grigio chiaro, navy, verde oliva), unisce stile e comfort (50% cotone e 50% poliestere). E poi c'è il cappellino (taglia unica) dal look sobrio ed elegante, sempre con il logo in bella vista. Prezzo 39 euro (l'uno).







FORCEFIELD
L'EVOLUZIONE DEL PARASCHIENA

SICUREZZA, ma non solo. E così Forcefield ha pensato a portare il proprio paraschiena FreeLite a un livello di comfort ancora più alto pur offrendo prestazioni CE livello 2 e Repeat Performance Technology (RPT). Infatti il nuovo paraschiena "free fitting" è ancora più traspirante e flessibile, con un peso minimo. Grazie alle ultime tecniche di taglio e il design intelligente, l'armatura si adatta perfettamente al corpo con la fascia in vita e gli spallini che mantengono la struttura in posizione. FreeLite Black è disponibile nelle taglie da S a X-Large. Prezzo 119 euro.

berstores.com

SEGURA
MODERNA CON COMODITÀ E STILE

LA HUNKY JACKET di Segura fonde stile e sicurezza. Realizzata in Denim Hyper Stretch Cordura, combina resistenza e flessibilità per una vestibilità e comodità superiori. Dotata di protezioni CE rimovibili su gomiti e spalle, e compatibile con l'aggiunta di una protezione dorsale CE, offre protezione pur mantenendo un profilo elegante. A caratterizzarla è anche la praticità, con numerose tasche interne ed esterne, oltre a dettagli pensati per il massimo del comfort, come i passanti per il raccordo con i pantaloni e i bottoni di regolazione sui fianchi. Taglie: dalla S alla 4XL, colore blu, prezzo 239,99 euro.

segura-moto.com



POLINI
IL MASSIMO DELLA PERFORMANCE

DA POLINI arriva l'ECU (Unità Controllo Motore) specifica per il Peugeot Kisbee 50 4T E5, ovvero una centralina programmata per il motore 4T ad iniezione elettronica. Cosa fa esattamente l'Ecu Polini? Controlla e ottimizza la quantità di carburante immessa nel cilindro cambiando il tempo d'iniezione e modifica l'anticipo per avere il massimo della performance. Si installa facilmente e si adatta bene a Kisbee grazie agli appositi cablaggi che si interfacciano con gli originali. Nonostante sia progettata per il motore di serie, la resa migliore si ottiene abbinandola al variatore e alla marmitta Polini dedicati. Prezzo 265,20 euro.

www.polini.com





MOMODESIGN
L'EVOLUZIONE DEL DEMI-JET URBANO

IL NUOVO CASCO FGTR, modello demi-jet urbano di Momodesign, si evolve in tutte le sue forme grazie alla collaborazione con Dainese. Completamente ridisegnato per esaltarne gli elementi distintivi, ha anche nuovi colori e grafiche ed è stato perfezionato sia nella sicurezza che nel comfort. Il risultato sono FGTR Evo e FGTR Classic, le nuove linee della gamma 2024 (con certificazione E2206). Evo è la versione premium, caratterizzata da dettagli artigianali, tre misure di calotta disponibili e la nuova visiera con due supporti in fibra di carbonio in finitura opaca. Prezzi da 199 a 239 euro.

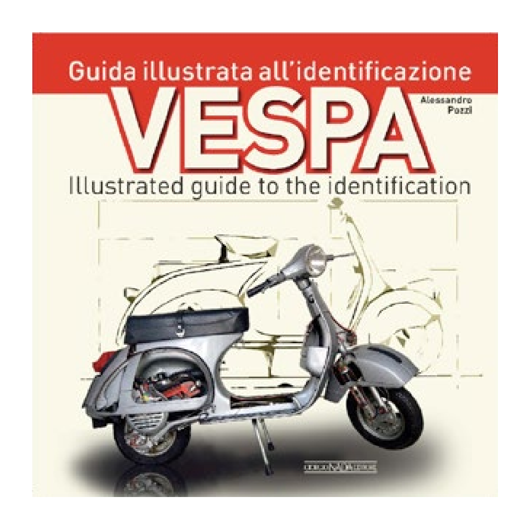
www.momodesign.com

MYTECH
PER UNA CARICA ADATTA A TUTTO

VIAGGIARE COMODI è essenziale. E Mytech ci pensa mettendo a disposizione accessori e un'ampia gamma di valigie. Tra le linee proposte ci sono: la valigia Superleggera, realizzata in carbonio e alluminio; la Raid Pro, con il suo design accattivante, caratterizzata da impermeabilità assoluta, robustezza e resistenza alle sollecitazioni; la Model-X che permette di personalizzare il colore e abbinarlo a quello della propria moto; e la Soft-X, la prima linea di valigie morbide che, seguendo gli stessi criteri di quelle in alluminio, assicura massima qualità, impermeabilità, affidabilità e resistenza.

www.mytechaccessories.it





GIORGIO NADA EDITORE
VESPA, GUIDA ILLUSTRATA ALL'IDENTIFICAZIONE

È IL VOLUME PERFETTO per chi ama la Vespa e vuole conoscerne tutti i segreti. In questa guida illustrata, di Alessandro Pozzi (240 pagine e oltre 1100 foto), c'è la possibilità di scoprire l'evoluzione dell'iconico scooter italiano a marchio Piaggio grazie al materiale inedito raccolto che censisce e documenta ogni più piccola variazione apportata ai diversi modelli. L'autore ha scattato fotografie che illustrano in dettaglio tutte le versioni prodotte dal 1946 al 1983. Prezzo 49 euro.

www.giorgionadaeditore.it



T.UR
GIACCHE CHE RIPARANO ANCHE DALL'ESTATE

L'ESTATE È ALLE PORTE e T.UR l'anticipa lanciando due giacche, una nuova generazione di capi estivi, per lui e per lei, quasi interamente traforati ideali da indossare nella bella stagione. Elba (sopra a sinistra) e Airflow Shield (a destra) hanno tre importanti funzioni: proteggono il corpo dai detriti e riparano dalla caldissima luce solare estiva. La sicurezza è garantita dai materiali e dalle cuciture ad alta tenacità, in più sono dotate di protezioni su spalle e gomiti e sono predisposte per ospitare il paraschiena. Prezzi da 129 a 179 euro.

www.t-ur.com



SCORPION
L'INTEGRALE PER IL GRANTURISMO SPORTIVO

SCORPION cerca di alzare il livello tra i caschi granturismo sportivi, e lo fa con il nuovo Exo GT SP Air. Tutto parte dalla calotta realizzata in una combinazione di carbonio 3K Twill termoformato e fibra di vetro senza intaccare le caratteristiche tipiche di un casco racing. L'interno è avvolgente, con interfono integrato, in più ci sono il sistema di ventilazione Cool Tech (che raccoglie il massimo flusso d'aria in entrata espellendo nel modo migliore l'aria calda) e la visiera e il visierino solare che raggiungono per la prima volta insieme in un caso la Classe Ottica 1. Taglie dalla S alla 3XL. Prezzi da 469,90 a 499,90 euro.

www.scorpionsports.eu

REKURV
IL GUANTO DA NON ABBANDONARE MAI

I GUANTI vanno indossati sempre, neanche nella bella stagione. Ogni motociclista lo sa, ma ai giovani forse va ricordato: ecco perché Rekurv dedica a loro tre nuovi modelli con un look accattivante. Il C-13.08, il più sportivo, è in morbida pelle di capra con inserti elasticizzati e protezione garantita sulle articolazioni. Più sobrio il C-13.09, solo pochi tocchi rossi ne esaltano l'aspetto di classe. Infine c'è la variante più urbana, il C-13.07 (nella foto), che unisce pelle e tessuto per un comfort di alto livello. Prezzi da 59,95 a 89,99 euro (a seconda del modello, 5 o 7 taglie).

www.louis-moto.it





NOS HELMETS
TECNOLOGIA E PROTEZIONE AI MASSIMI LIVELLI

COMODO, sicuro, personalizzabile e con una tecnologia al top. Così Nos Helmets presenta il suo nuovo Nos NS-7S Alias Yellow Matt. È caratterizzato da una calotta esterna fatta a mano e realizzata in MFC (Multiple Fiberglass Composite) che non intacca il livello di protezione e di aerodinamica ma riduce l'ingombro del casco e il peso, mentre gli interni sono in SuperDry-Fresh, tessuto ultra-traspirante e antimicrobico. Completano il casco il cinturino a doppia D e un sistema di ventilazione che rende il modello adatto a qualsiasi condizione di utilizzo. Prezzo 269 euro.

www.nos-helmets.com



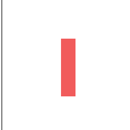
SST
NIENTE PIÙ VIBRAZIONI

DOPPIA NOVITÀ in casa SST, che con MotoGrip e MotoGrip Pro lancia due nuovi porta-smartphone. Perfetti per le gite con la bella stagione, sono caratterizzati dal sistema Silent Block che riduce le vibrazioni, il tutto grazie a dei cuscinetti in silicone che combattono le fastidiose vibrazioni mantenendo più stabile il supporto e garantendo una guida più comoda. Entrambi sono realizzati in nylon e gomma, sono regolabili e girevoli a 360 gradi. Prezzo 79,99 euro.

www.sst-italia.it

LA GRANDE UNIFICAZIONE

ANCORA UNA VOLTA TRAIAMO SPUNTO DAL MONDO AUTO PER ILLUSTRARE I PROSSIMI SVILUPPI CHE INTERESSERANNO LE DUE RUOTE. A GUADAGNARCI QUESTA VOLTA SARANNO ANCHE GLI UTENTI FINALI CHE BENEFICERANNO DI VEICOLI PIÙ SEMPLICI E PIÙ LEGGERI



L CES di Las Vegas, ossia il Consumer Electronics Show, è la più grande fiera a livello mondiale dell'elettronica, la vetrina in cui presentare non solo nuovi prodotti, ma anche per sottoporre agli addetti ai lavori idee, progetti e soluzioni su cui costruire e sviluppare nuove piattaforme. Questo è proprio quello che ha fatto la tedesca Bosch, maggiore fornitore mondiale dell'automotive, che ha proposto una nuova filosofia di prodotto in grado di portare ad una rivisitazione dell'intera architettura dell'elettronica di bordo di un veicolo.
Ma per capire meglio portata e conseguenze di questa nuova tecnologia è meglio fare un piccolo passo indietro, e vedere come si è arrivati nel corso di decenni all'attuale rete di bordo di un'automobile e, in misura ridotta, di un motociclo. **Il passaggio all'elettronica è avvenuto per gradi nel corso degli anni, inizialmente esistevano poche centraline tra loro indipendenti: la "controllo motore" o la "controllo clima", poi il numero è aumentato a dismisura: freni, ADAS, display, connessioni senza filo, controllo assetto, sospensioni, fanali, navigatore, infotainment, sedili, tergicristalli, pressione pneumatici, finestrini, serrature e così via.**
Ora è chiaro che a queste centraline servono sensori e attuatori che in alcuni casi sono in comune, quindi il segnale di un determinato sensore deve essere fornito a più centraline (solo come esempio: il sensore di rotazione di una ruota serve sia alla centralina ABS che alla centralina del controllo di trazione) e l'azionamento di un determinato attuatore deve avere l'ok di diverse centraline (sempre ad esempio: la valvola a farfalla sul collettore di aspirazione è gestito dalla controllo motore ma anche dalla centralina ADAS), di conseguenza servono linee di comunicazione e ulteriori centraline che raccolgono e smistano i segnali per far comunicare fra loro le centraline, ecco quindi comparire nella distinta base del veicolo nomi strani come centralina Gateway o BCM (Body Control Module).

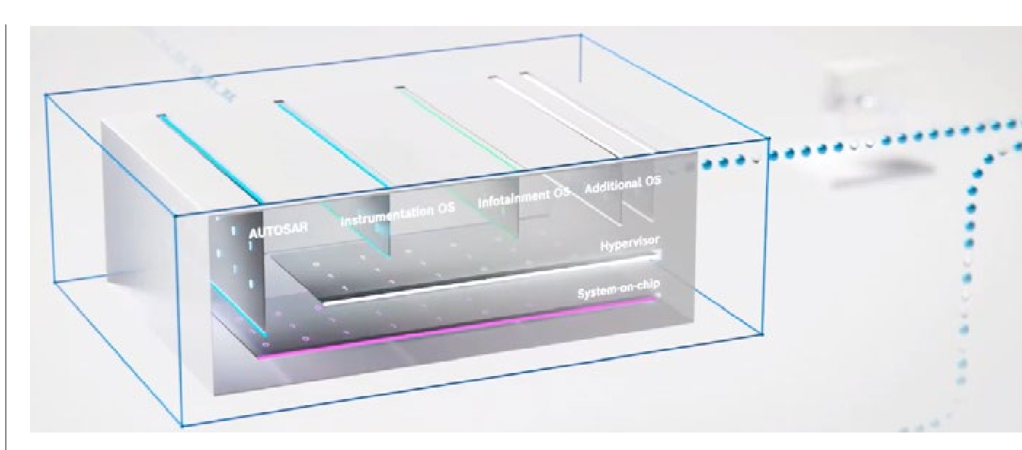
INSOMMA l'elettronica di bordo è complessa da progettare, da installare, da manutenzionare, ed è costosa, ingombrante e pesante. Se consideriamo poi la crisi del chip post pandemica in cui intere catene di montaggio di veicoli si sono trovate ferme perché magari mancava una piccola e banale centralina di controllo degli alzavetri, si spiega perché un colosso come Bosch stia lavorando nella direzione di semplificare questa struttura che si è evoluta nel corso degli anni con modalità in alcuni casi irrazionali e ridondanti. **L'idea come primo passo è stata di standardizzare i sensori, in modo che avessero tutte le caratteristiche richieste dalle varie centraline, e in seconda battuta di centralizzare i controllori riducendo il numero di centraline, di cavi e di connessioni, proponendo soluzioni modulari e scalabili a favore di una progettazione più semplice e più "pulita" a livello di layout.**
Il primo step è stato abbastanza semplice, tutti i costruttori hanno subito adottato sensori magari più sofisticati, ma in grado di soddisfare tutte le esigenze: un esempio è la telecamera frontale ormai dotata di definizione, angolo di visuale e chip con intelligenza artificiale abbastanza

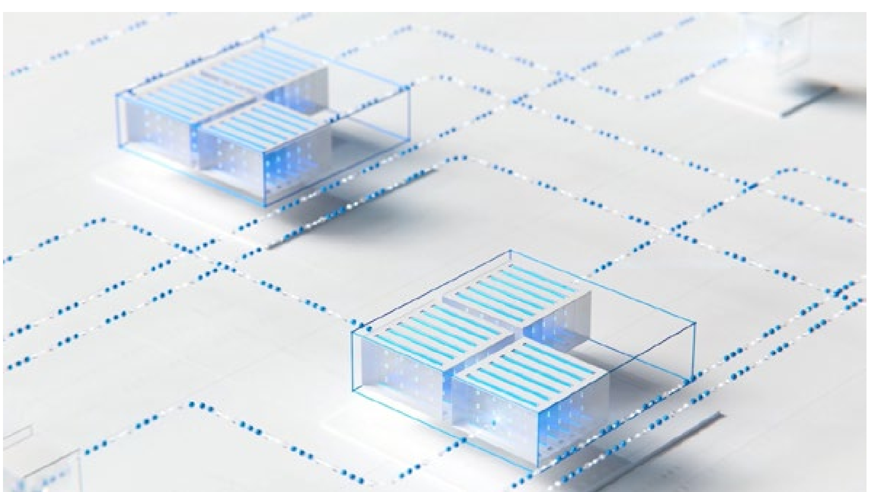
SOTTO, una centralina che integra le funzioni del cruscotto con l'ADAS.



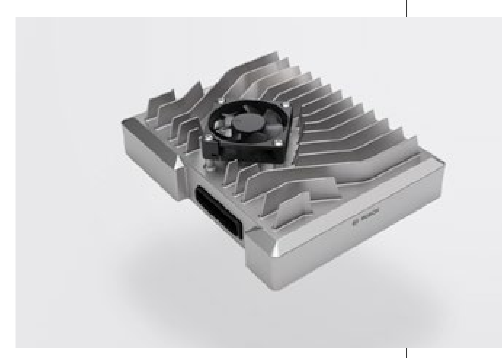
evoluta per poter servire la centralina degli abbaglianti automatici, quella del riconoscimento dei segnali stradali, del controllo e mantenimento di corsia, della frenata di emergenza e del cruise control adattativo.
Molto più complesso, ma anche potenzialmente più vantaggioso, è invece il secondo step, ma l'unificazione di diverse centraline di controllo può avvenire solo ad opera di chi detiene il know-how complessivo e decide di "rischiare" di vendere meno oggetti per singolo veicolo, ma sbaragliando la concorrenza di chi non è così lungimirante da seguire la stessa strada e non è in grado di fornire soluzioni integrate. Si tratta infatti di una proposta molto appetibile dalle Case costruttrici, che non vedono l'ora di semplificare progettazione e assemblaggio nonché di ridurre la lunga e costosa fase di sviluppo e debugging di tutte le funzionalità.

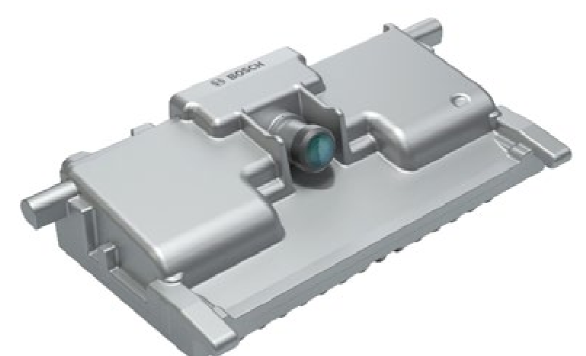
L'IDEA di Bosch è di estremizzare il concetto del cosiddetto SoC o System on a Chip, che in elettronica identifica un circuito integrato che in un solo chip contiene oltre al processore centrale anche il chipset che smista il flusso dei dati e gli altri controller delle periferiche. **Così a Las Vegas ha presentato il prototipo di un unico processore che elabora contemporaneamente le funzioni del sistema di infotainment e del sistema degli assistenti alla guida, una CPU in grado quindi di avviare le funzioni di parcheggio autonomo, rilevamento della corsia, sistema di navigazione e assistenza vocale.**
Questo chiaramente è solo un primo passo, ma la direzione è chiara: arrivare a poche centraline modulari e scalabili, compatibili con tutte le più moderne tecnologie per semplificare un mondo estremamente complesso. Un concetto importante nell'auto ed in prospettiva importantissimo per le moto che è vero che avranno sempre e comunque meno funzioni da integrare rispetto a un'autovettura, ma hanno altresì problemi ancor più stringenti in termini di peso e ingombri.











L'INTEGRAZIONE è essenziale per ridurre complessità, pesi e ingombri. Vale per le centraline come per le periferiche: un esempio è la telecamera frontale (qui a sinistra).

SUZUKI V-STROM 1000 – di **Zep Gori**

SALI IN SELLA E NON SCENDI PIÙ

STRADISTA D'ECCELLENZA, CON UNA MECCANICA VIGOROSA, NON HA AVUTO IL SUCCESSO DELLA SORELLINA 650, MA È ANCORA OGGI IN GRADO DI SODDISFARE L'APPASSIONATO DI BIG CROSSOVER



D**EFINIRE** questa Suzuki un'incompresa del mercato non è corretto. Perché il mercato è giudice unico e insindacabile. Nel bene e nel male, per motivi importanti o no, e col tempo le opinioni possono cambiare perché cambiano condizioni e percezioni. A parte il successo della vendutissima V-Strom 650, trovare oggi un buon esemplare della V-Strom 1000 non è scontato, però le quotazioni sono così invitanti che difficilmente si può spendere meno per una endurona di grossa cilindrata.

I motivi delle scarse performance in cincessionaria sono da ricercare soprattutto nella concorrenza. Alla stessa cifra o spendendo un po' di più c'era di meglio. A parte la BMW GS 1200 dell'epoca, altra concorrenza era più appetibile. L'estetica era discutibile e già nella prova comparativa tra le maxienduro dell'epoca (InMoto n. 4/2004), la franchezza del compianto Marcello Bertolani è ancora oggi un commento corretto: "I miracoli non li fa nessuno, ed infatti Honda Varadero e Aprilia Caponord riescono a fare dignitosa figura, ma nulla di più. La V-Strom è sulla stessa falsariga, e nonostante come qualità delle finiture vada più a giocarsela con la BMW R 1200 GS, piuttosto che con le altre due, abbiamo l'impressione che agli stilisti sia scappata un po' la matita, e nell'ansia di fare qualcosa di nuovo sia



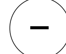
uscita quasi la caricatura dell'endurona, fatta di particolari sproporzionati (tipo la coppia di fanali anteriore) e di una distribuzione dei volumi quantomeno discutibile".

Concesso che molte endurone dei primi anni Duemila fossero davvero attraenti, la Suzuki fra queste era già orientata all'asfalto. Forte del suo bicilindrico da 80 CV veri alla ruota – un motore ancora in produzione dopo 27 anni di carriera! – e di un'impostazione ciclistica molto stabile, paradossalmente vanta ora uno dei pesi più contenuti della categoria. I 207 kg dichiarati a secco sono merito della ciclistica in lega leggera (ormai rara) e di una cura giapponese d'altri tempi per finiture e assemblaggio. Il peso reale è di 224 kg ed è un buon viatico per la guidabilità. Che i pneumatici più moderni possono esaltare, perché dopo 20 anni di evoluzione adesso ci sono gomme che fanno veramente la differenza. Quelle più stradali per le grosse enduro di ultima generazione sono davvero migliorate e sono molto performanti con i battistrada bimescola o addirittura trimescola. Le Continental con le TrailAttack 3 (117+144 euro) o le stradali RoadAttack 4 (143+170 euro), Bridgestone A41F/R (128+137 euro), e le Pirelli ScorpionTrail III (129+151 euro). I prezzi sono di MediaGomme. it e ci sono opzioni comunque più economiche, scegliendo gomme delle generazioni precedenti.

VERI DIFETTI e punti deboli su questa Suzuki non sono emersi col tempo o con chilometraggi crescenti. Gli assemblaggi e le rifiniture, come espresso nella prova pubblicata a suo tempo, erano di alto livello (paragonabili alla più costosa GS). Mentre la potenza del motore era stata molto ridotta rispetto alle versioni più sportive per cui questo bicilindrico

+ PREGI

- Affidabilità
- Stabilità
- Quotazioni basse



DIFETTI

- Estetica
- Cavalletto centrale
- ABS assente

PREZZI

Suzuki V-Strom 1000 DL (2002-2006)
da 2.500 a 4.000 euro



ELEGANTE la strumentazione: tachimetro e contagiri analogici, con pannello LCD al centro. Sotto, doppio fanale e bicilindrico a V di 90*-





V90° era stato inizialmente progettato: ricordate le supersport Suzuki TL1000S e TL1000R? Di conseguenza rimangono abbastanza contenuti i consumi. Nella prova comparativa non furono rilevati, ma la V-Strom 1000DL si è fatta conoscere con percorrenze di circa 15 km/litro in città. **In autostrada ad andature legali si percorrono circa gli stessi chilometri se la moto è dotata di borse e bauli. Con qualche attenzione in più e con una configurazione aerodinamica migliore si può salire a 17-18 al litro.**
Invece può essere inevitabile procedere a delle revisioni profonde o sostituzioni per freni e sospensioni. Perché su moto di 15-20 anni i chilometraggi raramente sono contenuti.
Prima di tutto i freni. Un set di dischi anteriori cinesi su ebay si trova a 160 euro la coppia. Per due dischi di marca (Braking) si sale a 298 euro, mentre per un set di due Brembo davanti più il disco posteriore servono 425 euro (biollamotors.it). Se la frizione è da cambiare ci sono ricambi aftermarket come NewFren (83+68 euro i due set di dischi biollamotors.it) o la EBC (136 euro brixiamoto.it). Un kit trasmissione corona-pignone con catena DID costa 121 euro (ebay adriricambi) e 137 euro completo di spazzola pulisci catena e un lubrificante spray (motorworldsciacca.it). **La revisione alle sospensioni anteriore e posteriore costa 350-400 euro ed è una spesa obbligatoria. Perché dopo tanti anni anche se le tenute sono ancora in ordine, comunque anche l'olio (come quello dei freni) è bene sostituirlo.**
Poter rintracciare un esemplare uniproprietario con tutta la manutenzione certificata è la situazione più desiderabile. Se così non fosse, un tagliando presso un concessionario della rete Suzuki ufficiale è una buona prassi. Soprattutto per chiedere delle verifiche precauzionali da parte di chi queste moto le conosce meglio.

INFINE un'ultima attenzione, soprattutto se si sta comprando una moto con tanti km. L'invecchiamento della gommapiuma nella sella è un problema da considerare. Rifare una sella può essere un buon investimento anche in termini di salute. Ed è un ulteriore vantaggio nella comodità di tutti giorni, che per molti appassionati diventa fondamentale. Perché la V-Strom non è solo una moto divertente e confortevole per le sue caratteristiche.
Una discriminante d'acquisto: la V-Strom 1000 interessa poco ai ladri.

LA SCHEDA

Suzuki V-Strom 1000 DL (modello 2004)

MOTORE Bicilindrico a V di 90°, 4 tempi, raffreddato ad acqua. Alesaggio e corsa 98 x 66 mm; cilindrata 996 cm^3. Rapporto di compressione 11,3:1. Distribuzione bialbero, 4 valvole per cilindro. Lubrificazione a carter umido. Alimentazione iniezione. Avviamento elettrico. Cambio a 6 rapporti. Trasmissione finale catena.

CICLISTICA Telaio doppio trave in alluminio. Sospensione anteriore forcella idraulica di 43 mm Ø, escursione 160 mm. Sospensione posteriore forcellone in alluminio oscillante, monoammortizzatore idraulico, escursione 159 mm. Freni: anteriore a disco di 310 mm Ø, pinza a quattro pistoncini, posteriore a disco di 260 mm Ø. Pneumatici: anteriore 110/80-19"; posteriore 150/70-17".

DIMENSIONI Interasse 1.535 mm, altezza sella 840 mm. Peso a secco 207 kg. Capacità serbatoio 22 litri.

PRESTAZIONI RILEVATE Potenza massima alla ruota 80,34 CV a 6.650 giri/min (dichiarata 72 kW a 7.600 giri/m). Coppia 8,86 kgm a 6.400 giri/min (dichiarata 101 Nm a 6.400 giri/m). Velocità effettiva 207,8 km/h. Accelerazione 400 metri 12"2 - 181,0 km/h. Ripresa da 400 metri 12"9 - 167,7 km/h. Peso effettivo a secco 224,9 kg.

PREZZO 9.730 euro (nel 2004). Omologazione Euro-2.

TURISMO

TRA LE COSE positive del Gambia ci sono stati gli incontri con i locali e la scoperta di moto... "improbabili".


AVVENTURA
GAMBIA
BARRA
BANJUL
SERREKUNDA
JUFUREH
SANYANG
FARAFENNI
SOMA
Gambia



MATRIMONIO... COMPLICATO

QUANDO UN INVITO SI TRASFORMA IN UN'OPPORTUNITÀ PER VISITARE UN INTERO PAESE! UN PAESE NON FACILE, CON STRADE ALLAGATE, TRAFFICO ALLUCINANTE, PLASTICA OVUNQUE, ARIA IRRESPIRABILE... MA ANCHE SCORCI IRRESISTIBILI

di RICCARDO PRATI

JANJANBUREH

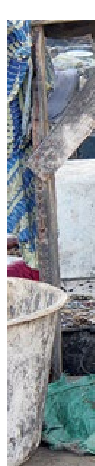
BANSANG

IMBARCAZIONI in sosta sul fiume Gambia, la vera arteria commerciale dell'omonimo Paese africano.

“**RAGAZZI,** in giugno mi sposo e siete tutti invitati al mio matrimonio, in Gambia”.
Lo spogliatoio del calcetto dapprima si ammutolisce, poi esplodono le urla di giubilo e i gavettoni.
Alpha è un ragazzo venticinquenne di etnia fulani, con un fisico marmoreo e una tecnica calcistica che surclassa noi cinquantenni romagnoli. È diventato la mascotte del calcetto del giovedì, tutti noi gli vogliamo bene e Gualtiero lo ha assunto come magazziniere nel Conad che gestisce.
Per me che ho fatto del viaggio la mia vita e che sono stato tante volte in Africa è davvero un “invito a nozze”, e non esito un attimo ad accettare l’offerta.
Il Gambia è uno dei tanti obbrobri geografici del colonialismo europeo: lo Stato più piccolo dell’Africa continentale è lungo 300 chilometri, interamente circondato dal Senegal e attraversato dal fiume Gambia. Giugno non è il mese migliore per visitarlo, il cielo è sempre coperto e inizia la stagione delle piogge, ma il matrimonio combinato non permette di scegliere né il partner né il periodo.

ARRIVO dunque all’aeroporto di Banjul accolto da un temporale tropicale, da Alpha con il suo sorriso smagliante e da una TVS 150, una moto indiana della quale non conoscevo nemmeno l’esistenza. Sarà la nostra compagna di viaggio per una settimana, nella quale visiteremo il Paese in attesa dell’arrivo di Gualtiero e di sua figlia Ilaria e ovviamente del matrimonio.
Ho attraversato tutta l’Africa in moto ma appena esco dall’aeroporto mi rendo conto che saranno giorni difficili. Nonostante sia una ex colonia inglese la guida è a destra, ma attraversare Serekunda, il centro urbano più grande del Paese, è un’ impresa ardua. Il traffico è allucinante, chilometri di malandate vetture in coda, plastica ovunque, aria irrespirabile, strade allagate.





SOPRA. una ragazza con figlio al lavoro al mercato di Banjul. Sotto, una venditrice di pesce a Tanji. Nella pagina a fianco, il nostro Riccardo Prati con la TVS 150 sulle strade del Gambia, dove non ci sono solo veicoli...



E la situazione non migliora a Tanji che sarà la base di partenza per le escursioni dei prossimi giorni. Tanji è il più grande mercato del pesce del Gambia: centinaia di coloratissime piroghe giacciono sulla spiaggia tra quintali di immondizia e l'odore di pesce marcio che ti penetra nei polmoni. È una continua processione di uomini e donne che raggiungono le piroghe alla fonda, caricano il pesce sulle ceste che portano in testa e lo rovesciano in spiaggia dove viene smistato tra i camion frigoriferi, il piccolo dettaglio e il processo di affumicatura.
Un girone dell'inferno, una estenuante lotta per racimolare qualche dalasi, le luride banconote che incessantemente passano da una mano all'altra. Per un minimo di relax bisogna frequentare una delle varie località del litorale lungo 80 chilometri, con spiagge dorate incorniciate da palme che ondeggiano al vento che spira dall'Atlantico. È il regno dei "bumsters", o ragazzi di spiaggia, giovani donnaioli che allietano le serate di pensionate europee, uomini tuttofare e affascinanti imbroglioni. E dei venditori di marijuana che ballano a ritmo di reggae e di hip-hop locale e che contribuiscono all'attribuzione del soprannome di "piccola Giamaica" dato al Paese. Visitiamo le spiagge di Sanyang, Kotu e Kololi dove si possono fare lunghe passeggiate a cavallo, sorseggiare gustosi succhi di frutta tropicali e tentare un bagno tra le intense correnti oceaniche.
Il top delle contraddizioni lo si riscontra in Senegambia Road, la Riccione del Gambia, con locali di lusso, ristoranti internazionali, ragazze provocanti e giovani uomini palestrati a bordo di enormi SUV che ostentano una ricchezza di dubbia provenienza.

POI ALPHA mi porta a conoscere una parte della sua immensa famiglia allargata: la sua mamma e i suoi 7 fratelli maschi (da parte di mamma) che vivono con lei. Sono nove anni che non li incontra ed è commovente vedere l'affetto ed il rispetto reciproco. Vivono in povertà ma con grande dignità e l'ospitalità che mi riservano mi lascia senza parole. Capisco ora che è la gente il fiore all'occhiello del Gambia, con la sua accoglienza calorosa all'altezza di un altro soprannome del Paese: "la costa sorridente dell'Africa".
In effetti, oltre alle persone non rimane molto: anche la natura è piuttosto deludente. L'Abuko Nature Reserve sembra una discarica a cielo aperto con cinque iene che vivono in condizioni pietose e alcune famiglie di babbuini rinchiuse in gabbie fatiscenti. E non è meglio neanche il Kadikally Crocodile Pole, una delle principali attrattive del Paese, dove decine di coccodrilli sguazzano in una verde pozza melmosa.
Con la nostra improbabile moto e ri-

gorosamente (o incoscientemente?) senza casco raggiungiamo anche la capitale, Banjul, minuscola città portuale situata su un'isola, con strade battute da venti carichi di sabbia e punteggiata da edifici coloniali in rovina. E ancora tantissimo traffico, inquinamento, immondizia ovunque.

È GIUNTA L'ORA di lasciare il Gambia occidentale, troppo urbanizzato e caotico per i miei gusti, e addentrarsi all'interno, costeggiando la riva meridionale del grande fiume, sulla South Bank Road o Transgambia, l'arteria di oltre 300 chilometri che porta al confine senegalese. Dopo poche decine di chilometri l'ambiente cambia radicalmente: il traffico sparisce, una strada ben asfaltata attraversa la savana e lambisce innumerevoli piccoli villaggi con tantissimi bambini che urlano "Tubab", uomo bianco. Ogni villaggio è punteggiato da vecchi copertoni in mezzo alla carreggiata allo scopo di rallentare la velocità; tante le buche, indicazioni inesistenti, veicoli lenti e bestiame che si aggira liberamente. Mi sembra di essere in Senegal, Paese che conosco piuttosto bene; in effetti la flora, la fauna, le usanze, le etnie sono le stesse. Il Gambia è un Senegal un po' più scolorito.
Si costeggia il fiume anche se per lunghi tratti non lo si vede; contrariamente a quanto immaginavo, il Gambia non è il suo fiume: pochi i traffici fluviali, quasi assenti i ponti tra le due sponde, rari i traghetti tra le due rive e spesso fuori uso.
Continui invece i posti di blocco di polizia/immigrazione/dogana/esercito/antidroga. In maniera più o meno arrogante viene sempre richiesta la "tea money", i soldi per il tè, ma quasi sempre ce la caviamo con un sorriso.
Nei pressi di Soma un controllo antidroga si rivela piuttosto ostico: il nostro bagaglio viene minuziosamente ispezionato e un funzionario è insospettito da alcuni miei medicinali. Mi torna alla mente il racconto di Giorgio, conosciuto in aereo e frequentatore del Paese da tanti anni: arrestato per quattro giorni per il possesso di benzodiazepine, se pur in presenza di regolare ricetta medica.
Per convincere l'agente che si tratta semplicemente di pastiglie per la prostata mi invento strani gesti che suscitano l'ilarità delle colleghe donne. Fortunatamente la presenza di Alpha, che conosce tutti i dialetti locali, aiuta a risolvere i mille problemi di taglieggiamento e le provocazioni.
Facciamo tappa a Janjanbureh, sul versante nord della MacCarthy Island, isola sul fiume Gambia, e visitiamo il college dove ha studiato da adolescente. Suoi ex compagni di classe sono ora diventati professori e lui viene accolto come una star. Tiene addirittura una breve lezione sull'importanza dell'educazione scolastica e la necessità di combattere contro le ingiustizie e le arretratezze del suo Paese: nove anni di vita in Italia gli hanno aperto la mente ed è spietato nel condannare le continue contraddizioni che giornalmente si presentano ai nostri occhi.

TANTE LE BUCHE, INDICAZIONI INESISTENTI, VEICOLI LENTI E BESTIAME CHE SI AGGIRA LIBERAMENTE. SEMBRA DI ESSERE IN SENEGAL: E IN EFFETTI LA FLORA, LA FAUNA, LE USANZE E LE ETNIE SONO LE STESSE



ARRIVIAMO a Bansang, penultima città prima del confine. Qui risiedono altri fratelli di Alpha, un numero imprecisato, in quanto suo padre ha avuto un totale di dieci mogli. Ci ospita la prima moglie e in pochi giorni assaggiamo tutte le specialità culinarie della zona: il benachin, lo stufato di arachidi Domoda, il pollo Yassa, il riso Sollof.
Alpha si commuove quando mi mostra la fermata del bus dalla quale è partito per "Il Viaggio", il suo viaggio della vita, la grande traversata da clandestino di Senegal, Mali, Burkina Faso, Niger e Libia dove fu incarcerato per vari mesi prima di attraversare



A FIANCO, un immenso baobab, l'albero simbolo del Paese e in generale di tutta l'Africa occidentale. Sotto a sinistra, le colorate piroghe dei pescatori gambiani e un tipico murale africano. Qui sotto, l'Arco 22 a Banjul, l'edificio più alto del Paese.







NELLA PAGINA a fianco, pescatori bambini sul fiume Gambia. Qui a destra, una strada allagata a Serekunda: succede spesso, specialmente durante la stagione delle piogge.





MAI PIÙ! Così dice il piedistallo di questa statua simbolo della liberazione dalla schiavitù, nei pressi del Museo degli Schiavi a Juffureh.

il Mediterraneo su un gommone. Ma la tristezza è subito superata dall'affetto che riceve ad ogni passo: lui è conosciuto, lui è un eroe, uno dei pochi che ce l'hanno fatta, tutti sono suoi "bro", brothers, fratelli.
A Bansang attraversiamo il fiume su una chiatta trainata a braccia e dopo pochi chilometri eccoci sulla North Bank Road, sulla via del ritorno. La strada è asfaltata e in buone condizioni e attraversa una savana infinita; dopo Farafenni incontriamo una foresta di baobab, l'albero africano per definizione. Superiamo Berending e imbocchiamo una strada sterrata che ci porta a Juffureh, luogo natale dell'autore di "Radici". Con una piroga a motore raggiungiamo l'isola di Kunta Kinteh che con il suo suggestivo Fort James custodisce la memoria degli anni bui della schiavitù.

TORNIAMO poi sulla via maestra, raggiungiamo la caotica Barra e con un grande traghetto torniamo a Banjul. Fine del tour ad anello, fine del tour in moto.
L'indomani torniamo all'aeroporto per accogliere Gualtiero e Ilaria, desiderosi di partecipare ai preparativi del matrimonio. Quale matrimonio? Già, il matrimonio di Alpha è stato rimandato, forse di qualche settimana, forse di qualche mese. Tanto per non smentire la costante africana dell'attesa infinita, dell'aspettare a tempo indeterminato, del non prendersi mai troppo sul serio, del non avere mai fretta. Da queste parti la chiamano la regola del WAIT: West African International Time.



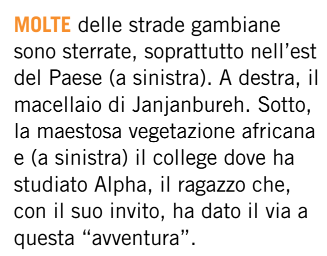
A SINISTRA, il barbiere di Bansang nella sua colorata bottega. Qui sotto, un piatto tradizionale gambiano, con pesce, riso e verdure. Più sotto, un bambino gioca sulle spiagge dell'oceano Atlantico e Prati fermo a un posto di blocco "virtuale".











MOLTE delle strade gambiane sono sterrate, soprattutto nell'est del Paese (a sinistra). A destra, il macellaio di Janjanbureh. Sotto, la maestosa vegetazione africana e (a sinistra) il college dove ha studiato Alpha, il ragazzo che, con il suo invito, ha dato il via a questa "avventura".









FONDATA dai monaci dell'Abbazia di Farfa alla fine dell'800, Santa Vittoria in Matenano svetta sul colle Matenano a 626 metri di altitudine tra le valli dell'Aso, del Tenna e dell'Ete Vivo.



Tra fiumi, borghi e briganti

UNO A FIANCO ALL'ALTRO, COME I DENTI DI UN PETTINE, I DODICI PRINCIPALI FIUMI DELLE MARCHE SCORRONO PARALLELI VERSO IL MARE. RISALENDO UNO DI QUESTI DA PORTO SAN GIORGIO, HA INIZIO LA SCOPERTA DEL PICENO. CON UNA PUNTATA VELOCE IN ABRUZZO

di EMILIO SALVATORI e CRISTINA ZOLI

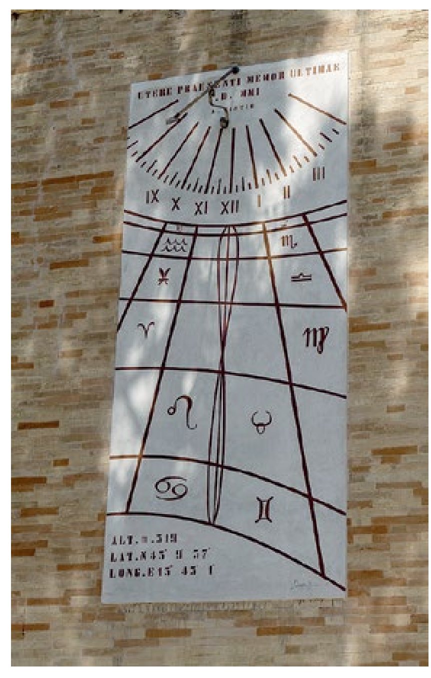
PORTO SAN GIORGIO, oggi fiorente e apprezzata località turistica balneare, è stata il naturale sbocco a mare della città di Fermo in epoca romana, e castello a guardia del litorale nel periodo delle incursioni piratesche dei saraceni. Da lì, risalendo i pochi chilometri che ci separano dalla città arroccata sul colle Sabulo, giungiamo a Fermo, la località edificata dai romani come stazione di guardia per controllare i Piceni e la loro capitale Asculum; ma ancor prima centro protoetrusco coi villanoviani. Già da lontano, abbarbicata al suo colle, Fermo appare in tutta la sua bellezza, dominata dall'alto dalla maestosa Cattedrale Metropolitana di Santa Maria Assunta.
Scendendo lungo la provinciale 56 che, parallela al mare, corre verso sud, in breve raggiungiamo i borghi di Monterubbiano e di Moresco, che col suo castello sorge sulla sommità del colle a controllo della valle dell'Aso. Un borgo quasi intatto, caratterizzato dalla cinta muraria triangolare sulla cui sommità si erge una torre del XII secolo con ben sette lati. Non da meno è Monterubbiano che dietro a un'apparente indifferenza alla vita quotidiana nasconde inattesi tesori come il teatro ottocentesco, le splendide mura trecentesche di circa due chilometri, interamente percorribili, tre musei e ben 11 chiese, tutte d'origine medievale. Sarà da qui che il nostro viaggio, alla scoperta di questa parte d'Italia così poco conosciuta, proseguirà seguendo la provinciale che, parallela al fiume Aso, corre sul crinale. Monterubbiano e Moresco sono solo i primi incontri che anticipano le bellezze di un viaggio che si fa largo in un territorio collinare dove le arenarie si alternano a tenere argille intagliate, di tanto in tanto, dai calanchi; mentre sullo sfondo, già da lontano, appare il profilo imperioso dei Monti Sibillini.

SONO numerosi i borghi dove il tempo sembra essersi fermato, che si susseguono lungo la strada uno dopo l'altro. Petritoli ad esempio, con la sua porta

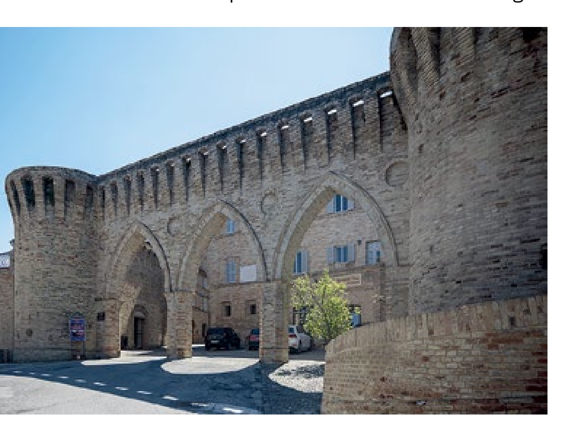




SOPRA, Fermo si erge a pochi km dal mare sulla sommità del colle Sabulo. A destra, la meridiana sul duomo di Fermo, e la caratteristica torre eptagonale del XII secolo del castello di Moresco. Sotto, i tre archi ogivali ottocenteschi, attraverso cui si accede al paese antico di Petritoli. A sinistra, la flotta peschereccia di Porto San Giorgio.







d'ingresso a triplice arco, o Ortezzano, Montelparo, Santa Vittoria in Matenano, Smerillo, che dal fiume Aso, che abbiamo fin qui seguito dall'alto del crinale, ci porta ad affacciarci sulla vallata del fiume Tenna.
Ancorché provato dalle vicissitudini del tempo, Smerillo è considerato "il Tetto delle Marche" per essere un luogo strategico da cui dominare il passaggio dai Monti Sibillini al mare. Scendendo una curva dopo l'altra a valle, seguendo l'intrigante sinuosità della provinciale 239, che sfiora le rive del lago San Ruffino, in breve siamo ad Amandola, porta d'ingresso marchigiana ai Monti Sibillini di cui è detta "La Regina". Un centro storico antico, con il cuore situato nella porticata piazza Risorgimento. Dominata da porta San Giacomo, la piazza, coi suoi attraenti locali storici che lì si affacciano, è il luogo migliore in cui sostare prima di riprendere lo slancio verso la via del ritorno, seguendo a ritroso il corso del fiume Aso; ma questa volta sulla sponda di destra.

QUA LE COLLINE che circondano i borghi antichi di Montedinove e Montalto delle Marche sono disegnate dai filari delle viti che fanno di questi luoghi un centro d'eccellenza della produzione vinicola regionale e non solo. Rosso Piceno e Piceno superiore, Offida rosso o Pecorino, ad esempio, ma anche la Passerina, l'eccellenza con cui chiudere deliziosamente la cena in uno dei diversi agriturismo che danno ospitalità ai viaggiatori curiosi come noi.
Ora è la strada di crinale SP92 che

segue dall'alto il fiume Tesino, a portarci verso il mare, verso Ripatransone prima, e Grottammare poi. Per la sua posizione, Ripatransone è detta anche il "Belvedere del Piceno" e non solo perché si trova a soli 12 km dal mare. Da alcuni dei suoi punti panoramici, infatti, lo sguardo può giungere lontano, fin anche al Gran Sasso, ai monti Sibillini per spingersi fino al Conero e, passeggiando nel suo centro dominato dall'imponenza del Palazzo del Podestà e dal seicentesco Palazzo comunale, è perfino possibile imbattersi nel "Vicolo più stretto d'Italia": risalente al XV secolo, è ampio mediamente 43 centimetri.
Poco oltre, Grottammare ci attende, e mentre ai suoi piedi, con le sue spiagge dorate e i suoi locali, si stendono le attrattive di una moderna città balneare, aggrappato al colle si innalza come un tempo, splendidamente conservato, il cuore medievale del borgo attorno a piazza Peretti.

SU, GIÙ, SU, GIÙ, proprio come il movimento di un telaio, una volta raggiunta San Benedetto del Tronto, si ritorna verso l'interno, per gustare il piacere di una guida rilassata, dall'alto della sponda destra della valle Tesina. Poche curve ed ecco subito lo splendore di Acquaviva Picena che, dominata dall'imponente fortezza, ha saputo conservare tanto della sua storia passata, con antiche case, mura, castelli, torri. Poi, a una quindicina di km appena, ecco Offida, il cui ingresso è ancora presidiato dalla quattrocentesca rocca. Ai suoi piedi è il monumento alle Merlettaie, un'opera in bronzo relativamente recente che ricorda e onora l'antica tradizione dei pizzi a tombolo per la quale Offida e le sue merlettaie sono famose.
Scendiamo verso valle abbandonando, almeno per un po', la tranquillità agreste dei nostri borghi per un rientro nel traffico che ci accompagna verso Ascoli Piceno, da sempre il cuore pulsante di queste terre. Nonostante lo sviluppo urbano, Ascoli ha saputo mantenere intatto il proprio centro storico che, caratterizzato dal caldo colore del travertino con cui sono rivestiti tanti dei suoi luoghi simbolo, ancora si diparte dalla piazza che fu foro della città romana. È qui, su piazza Arringo, che si affacciano il Duomo e il Palazzo comunale, ed è qui che in ogni dove i locali offrono il piatto pregiato per cui la città è rinomata, quelle olive all'ascolana protagoniste, proprio come quello che oggi ci accoglie, di veri e propri festival dedicati al fritto.
Seguendo la Salaria, che in quest'ultimo tratto del suo percorso prima di giungere al mare costeggia il corso del Tronto, in una ventina di km veloci arriviamo ad Acquasanta Terme, che già nel nome denuncia una vocazione risalente nel tempo. Non è un caso che proprio nelle vicinanze, nella frazione di Santa Maria, si trovino i resti delle antiche terme romane poi distrutte in epoca barbarica.

VIAGGIANDO LUNGO LA PROVINCIALE 62 VERSO LA MAGIA DEI MONTI SIBILLINI. MA ANCHE LUNGO LA SP7 VERSO I MONTI DELLA LAGA, O LA SS81 DETTA "MARE-MONTI"...



MA È ORA di riprendere il cammino, lasciare il traffico e immergersi nella maestosità selvaggia dei Monti della Laga. Lasciato a sinistra il bellissimo Castello di Luco, si risale lungo la bellissima SP7 che si fa largo nel paesaggio aspro e selvaggio, ricco di boschi, dei Monti della Laga. Una quarantina di km di magia che ci accompagnano come sospesi nel tempo fino a giungere a Valle Castellana, che deve il suo nome al fiume che l'attraversa e che ha segnato il confine tra lo Stato Pontificio e il Regno di Napoli come oggi segna ancora quello tra le regioni di Marche e d'Abruzzo. Una linea di confine fisica – il Castellano segna la frontiera tra le arenarie dei Monti della Laga e i calcari dei Monti Gemelli – ma soprattutto storica, tanto che ancora oggi gli abitanti delle due sponde sono



SULLE COLLINE che circondano i borghi antichi di Montedinove e Montalto delle Marche (a sinistra) si producono vini di grande qualità. Ma la bellezza della collina ascolana sta anche nei campi punteggiati dagli olivi che disegnano armoniosamente il territorio (qui sotto). Sotto a sinistra, il borgo di Patrignone, una frazione del comune di Montalto delle Marche. In basso, un tratto del fiume Castellano che raccoglie le acque dei monti della Laga a oltre 2.000 metri di quota per poi confluire nel Tronto all'intemo della città di Ascoli Piceno.

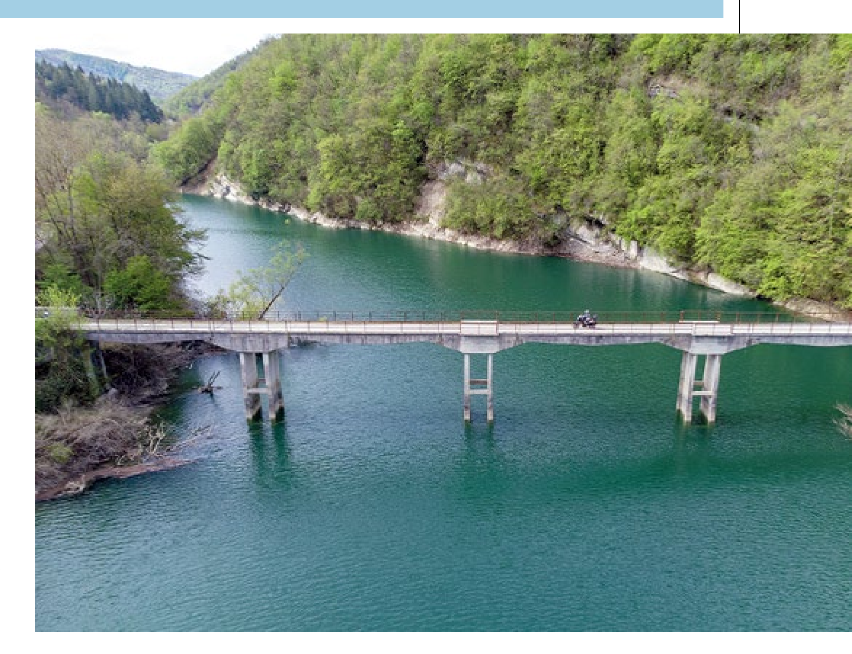




VALLE CASTELLANA

"I BRIGANTI LI FA LA TERRA"

LUOGO DI CONFINE tra Regno delle Due Sicilie e Stato Pontificio, la valle che prende nome dal fiume Castellano è stata fin dal XV secolo terra di briganti, favoriti dai luoghi inaccessibili rivestiti da boschi millenari rigogliosi di abeti, faggi, querce, cerri, pini e pioppi, ricco di sorgenti e grotte che favorivano chi volesse sfuggire all'Autorità. Tra i tanti di cui la storia racconta le gesta anche un sacerdote, Don Donato De Donatis, il prete spretato di Fioli, che, "uomo di poche lettere ma di molto ingegno e grande coraggio... nato a fare tutt'altro che il prete... senza segno di sacerdotizio in dosso, con la scimitarra al fianco, colla bestemmia in bocca..." si battè a favore dei sovrani Borbonici Napoletani contro l'illuminismo e la dominazione francese. A difesa dello Stato Pontificio anche un altro celebre "brigante", il maggiore Giovanni Piccioni che, alla testa dei volontari locali delle milizie papaline, all'indomani del 1831 riconquista Ascoli caduta nelle mani degli insorti, per poi tornare molti anni dopo, come comandante di tutte le forze che si opponevano Unità d'Italia, a difendere la sua terra dai piemontesi.





LOCALITÀ	KM PARZIALI	KM TOTALI
PORTO SAN GIORGIO	-	0
FERMO	12	12
MORESCO	17	29
SMERILLO	50	79
AMANDOLA	18	97
MONTALTO DELLE MARCHE	34	131
RIPATRANSONE	34	165
GROTTAMARE	12	177
ACQUAVIVA PICENA	13	190
OFFIDA	15	205
ASCOLI PICENO	25	230
ACQUASANTA TERME	20	250
VALLE CASTELLANA	40	290
CIVITELLA DEL TRONTO	39	329

FERMO
PORTO SAN GIORGIO
Marche
MORESCO
SMERILLO
RIPATRANSONE
GROTTAMARE
MONTALTO DELLE MARCHE
ACQUAVIVA PICENA
OFFIDA
ASCOLI PICENO
CIVITELLA DEL TRONTO
VALLE CASTELLANA
Abruzzo

LA VISTA del nucleo più antico di Grottammare, detta anche la "Perla dell'Adriatico", dalle origini antichissime e oggi tra i centri turistici balneari più rinomati della costa marchigiana.

MANGIARE E DORMIRE

LECCORNIE DEL TERRITORIO



OLIVE ALL'ASCOLANA

Antipasto tipico della tradizione marchigiana, che ripiene di carne, impanate e fritte, sono una vera leccornia per il palato. Da Migliori, ristorante essenziale di un'azienda produttrice tra le più antiche con posti all'aperto nel cuore di Ascoli che offre, insieme a tanti altri locali che affollano la piazza, pasti leggeri, vino e, naturalmente, olive all'ascolana.
Migliori, piazza Arringo 2 - Ascoli Piceno.



LE VIRTÙ DI TERAMO

Le virtù sono una ricchissima minestra di primizie di stagione che sapientemente mischiate a tutti i rimasugli della dispensa invernale si consuma il primo maggio nel teramano. La leggenda narra che le Virtù si chiamino così perché dovevano essere preparate da 7 vergini, utilizzando 7 legumi, 7 aromi, 7 carni, 7 verdure di stagione, 7 tipi di pasta, cucinato tutto in 7 ore… così come 7 sono le virtù cristiane.
I Tesori del Parco, piazza Franciscus Filippi Pepe 3 - Civitella del Tronto (TE).

LE TAGLIATELLE FRITTE DI MONTERUBBIANO

Ideate nella cucina del ristorante Pazzi, una volta lessate le tagliatelle vanno amalgamate insieme a panna, besciamella, parmigiano, carne macinata e un po' di noce moscata. Dopodiché vengono formate delle palline che una volta infarinate, passate nell'uovo e nel pane grattugiato, possono essere fritte e servite a tavola con un buon ragù di carne. **La "Sagra delle tagliatelle fritte" si svolge ogni anno dal 10 al 13 agosto.**

AGRITURISMO OASI BIOLOGICA

Contrada Pignotto, Montedinove (AP)
www.oasibiologica.it – tel. 0736-822326 – 360-713489.
Immerso tra i vigneti e uliveti delle colline a poca distanza da Montedinove, l'agriturismo Oasi Biologica è un ottimo luogo dove riposarsi e godere del buon cibo e del buon bere, tutto rigorosamente prodotto in loco nel rispetto dei naturali processi biologici.

ALBERGO RISTORANTE TERME

Piazza Terme 20 - Acquasanta Terme (AP)
www.albergoterme.it – tel. 0736-801263.
L'Albergo Terme si trova proprio al centro di Acquasanta Terme sulla via Salaria. Ha una storia antica – il palazzo prima di diventare ufficialmente albergo nel 1920 è stato stazione di posta nel '600 ed anche carcere nei secoli a seguire – e un ottimo ristorante.

IL VICOLO PIÙ STRETTO DEL MONDO

Dalla piazza più grande di Ripatransone, seguendo i curiosi cartelli segnaletici, si arriva in via Montebello per poi raggiungere via Tanursi da dove si imbocca il "Vicolo più stretto d'Italia". Con i suoi 43 centimetri di larghezza, che diventano anche 38 nella sua parte più alta, aveva e ha tuttora una vera e propria funzione urbanistica, come dimostrato in un recente passato da studi storici.



LU VURGHE E LE SUE VASCHE

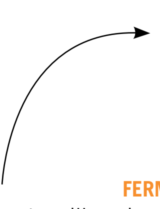
Lu Vurghe è una fonte termale naturale di libero accesso, che si trova lungo la consolare Salaria, nella frazione di Santa Maria di Acquasanta Terme, quasi al confine tra Marche e Abruzzo. Per accedervi bisogna seguire una discesa lunga circa 400 metri che conduce alle polle sulfuree dove l'acqua sgorga a 30 gradi. Conosciute e apprezzate fin dai tempi dei Romani, proprio come la sorgente principale che si trova ad Acquasanta Terme, contengono anidride carbonica, calcio, sodio, alcuni cloruri, ioduri, bromuri o bicarbonati.



SOTTO, il profilo trecentesco della chiesa di Santa Maria della Rocca di Offida, in stile romanico-gotico, circondata su tre lati da dirupi. Più in basso, il mosaico dello stemma comunale in Piazza del Popolo a Civitella del Tronto.







FERMO
Fermo ha un passato millenario che offre più di un motivo per visitare il suo cuore storico. I suoi edifici pubblici più antichi si affacciano su Piazza del Popolo, dal Palazzo dei Priori, che con la sua facciata rinascimentale ospita i musei civici, al Palazzo del Governatore, oggi sede del Municipio. A valle della piazza, da segnalare le Grandi Cisterne Romane, che nei propri trenta vani hanno raccolto e distribuito l'acqua per duemila anni. Da segnalare anche il Teatro dell'Aquila, il teatro storico più grande delle Marche, senza dimenticare la splendida cattedrale dedicata all'Assunta che dall'alto domina tutta la città.



chiamati, seppur in maniera scherzosa, "papalini" o "regnicoli".
Ancora diversi chilometri di puro godimento motociclistico mentre seguiamo le gole del Salinello tra cui la strada si fa largo separando i Monti Gemelli, ovvero la Montagna dei Fiori e la Montagna dei Campli che da lontano mostrano sagome simili. Tra questi paesaggi e borghi dove il tempo sembra essersi fermato, superati Macchia da Sole, Guazzano e Garuffo, si giunge sulla storica strada "Mare-Monti", l'odierna SS81 Piceno-Apruntina. Scendendo verso valle, già in lontananza appare lo spettacolo di Civitella del Tronto, arroccata con la sua fortezza – una delle più importanti opere d'ingegneria militare dell'intera Europa – a difesa del confine col Regno di Napoli, il luogo forse migliore dove scrivere la parola "fine" a un viaggio di inaspettata bellezza che la moto, ancora una volta, ha saputo rendere unico.

APPUNTAMENTI IMPERDIBILI

UN MESE RICCO, RICCHISSIMO, CHE INIZIA CON UN WEEKEND AFFOLLATO DI PROPOSTE! PARTIAMO DA BOLOGNA, POI GIRIAMO IN TUTT'ITALIA ALLA RICERCA DEI MODI MIGLIORI PER STARE INSIEME, NATURALMENTE SEMPRE SU DUE RUOTE

SWEET WING

È a scopo di beneficenza l'incontro che si terrà a Bologna, l'1 e 2 giugno, organizzato da Enzo Mezzetti in collaborazione con i gruppi EWMA e Liberi con le Ali. Sabato 1, ore 10, iscrizione nella sede dell'Associazione per l'Aiuto dei Giovani Diabetici (AGD), in via della Guardia 28, da dove si partirà alle ore 14 in direzione di Castelfranco Emilia per la visita al museo Righini situato all'interno del Castello di Panzano; ore 16, partenza per i colli bolognesi lungo strade immerse nel verde, fino al borgo di Tolè; in serata cena a Rocca di Roffeno. Domenica 2, ore 9, partenza per il giro dell'Abetone a 1388 metri s.l.m., quindi picnic.
Info: Enzo Mezzetti 335-6260834, Sandrone Boveri 335-370468, Paolo Bronzieri 335-8018406, Sergio Gatti 348-2246873.

MOTOTENDATA



Dram, Enduro 051 e Il Mototurismo Italiano organizzano sull'Appennino tosco-romagnolo-marchigiano, l'evento adventure che celebra l'arrivo dell'estate. Da quest'anno anche i motociclisti stradali potranno unirsi a quelli in fuoristrada su un secondo percorso stradale. L'appuntamento è a Villa Verucchio (RN) il sabato 1 giugno alle 8:30, con il paddock presso il ristorante E'Croin, poi partenza presso la Rocca Malatestiana, per un percorso stradale di 230 km e uno fuoristrada di 170 km, che porteranno i participanti fino a Badia Tedalda, dove si pernotterà in tenda sotto le stelle. Il 2 giugno alle 9:30 partenza per il ritorno a Villa Verucchio, con gli stradisti impegnati su 200 km di asfalto, contro i 110 km dei colleghi tassellati. Contributi di partecipazione: 100 euro per traccia off-road oppure 80 euro per traccia stradale (60 euro se passeggero su traccia stradale).
Info: Enduro 051: 334-6267373, endurozero51@gmail.com, Il Mototurismo Italiano: 328-6162206, ilturismoitaliano@gmail.com, Dram: 380-3334606, dram4fun@gmail.com

2° RADUNO DELL'AMICIZIA

È organizzato dal Vespa Club Tuoro sul Trasimeno per l'1 e 2 giugno a Tuoro sul Trasimeno (Perugia), sulle sponde settentrionali del lago Trasimeno. Sabato 1, ore 14, iscrizioni al campeggio Punta Navaccia quindi partenza per il giro "Percorso di Annibale", visita al museo della Battaglia, e cena. Domenica 2, ore 10:30, partenza giro per i colli del Trasimeno cui seguirà l'aperitivo, il pranzo e le premiazioni. Quota: 55 euro (solo sabato 20 euro).
Info: tuorosultrasimeno@vespaclubditalia.it, 347-5287925 Orietta, 333-8691884 Stefano, 334-9360880 Paolo.

TREVALLITOUR 2024

L'associazione Due Ruote in Piazzetta propone per domenica 2 giugno, a Voghera (Pavia), la terza edizione del raduno dedicato alle due e tre ruote motorizzate. Ritrovo ore 8:30 in piazza Garibaldi 12; ore 10:35, "Memorial Bandirola" con premiazione moto d'epoca, quindi partenza per il giro turistico dal il centro di Voghera fino alle colline dell'Oltrepò Pavese. Sosta enogastronomica lungo il percorso e pranzo in agriturismo. Nel pomeriggio, premiazioni e lotteria.
Info: www.cavallinimoto.it, trevallitourvoghera@gmail.com, 038-341250.

4° MOTORADUNO NAZIONALE KAWASAKI

È dedicato alle Kawasaki il raduno organizzato dal Versys Club Italia, alla scoperta dei passi d'Abruzzo. Si terrà dal 7 al 9 giugno ad Aielli (Aquila). Venerdì 7, ore 15, ritrovo all'hotel Le Gole quindi partenza per il percorso che condurrà a Campoimperatore. Sabato 8, ore 9, partenza per Anversa degli Abruzzi, quindi si proseguirà verso il lago di Scanno, Villetta Barrea, Roccaraso, Campo di Giove e l'Altopiano delle Cinque. Domenica 9, ore 10, conclusione e saluti.
Info: motoclubversysitalia@libero.it, 340-7110682.

SULLE STRADE DELLA PUGLIESITÀ DOC

È il giro del Gargano, lungo 188 km suddivisi in tre giorni, riservato a moto costruite fino 1985. Si terrà a Vieste (Foggia) dal 7 al 9 giugno. È organizzato da Aste e Bilancieri AMC Città di Bitonto. Venerdì 7, ore 12, ritrovo a Manfredonia, al Museo dei Pompieri e della Croce Rossa; ore 15:30, trasferimento a Vieste e visita al centro storico. Sabato 8, ore 9, partenza per la Foresta Umbra; ore 15, visita a Peschici. Domenica 9, ore 9:30, visita ai trabucchi del Gargano e premiazioni.
Info: www.sullestradedellapugliesitadoc.it, info@sullestradedellapugliesitadoc.it, 080-3752170, 347-3240678.

18° MOTORI E SAPORI

Ritorna la manifestazione organizzata dal Motor Club

FUORIPORTA

di Patrizia Renzetti - info@fuoriporta.org

Bondanello. Si terrà domenica 9 giugno, a Bondanello (Mantova). Fiore all'occhiello sarà il raduno di moto d'epoca e Ducati Scrambler e un'esposizione statica di auto e moto, d'epoca e da corsa, provenienti da collezioni private. A corollario, gli stand enogastronomici del Mercato Contadino.
Info: 339-1817551, motorclub.bondanello@gmail.com.

4° COAST TO COAST
Attraverserà Marche, Umbria, Abruzzo e Lazio il motogiro organizzato dal Moto Club DSA dal 13 al 15 giugno. Quasi 900 km guidati di off-road di livello medio. Giovedì 13, ore 8, ritrovo al lago Caccamo all'hotel Ferranti, dove è prevista la partenza. È riservato a un massimo di 15 moto. Quota: 270 euro, compreso il trasporto bagagli e tre pranzi.
Info: motoclubdsa@gmail.com, rfactorymoto@gmail.com, whatsapp 389-2851736.

XIV MOTORADUNO DE LE MANETTE DEL VALDARNO
Un weekend di passione, divertimento, cibo e panorami. Lo propone il Moto Club Le Manette Del Valdarno dal 14 al 16 giugno, a Cavriglia (Arezzo), ai piedi dei Monti del Chianti. Venerdì 14, ore 15, ritrovo e iscrizioni all'Orlando in Chianti Glamping Resort. Sabato 15, ore 9, partenza per il giro fuori porta alla scoperta bellezze del territorio. Domenica 16, Mototour dell'Amicizia in ricordo di Beatrice Bossini. Il ricavato sarà devoluto in beneficenza.
Info: www.lemanette.it/le-manette-del-valdarno/motoraduno, 327-0096381.

9° RADUNO NAZIONALE TRA LAGO E MONTI
Riservato alle Vespa, si terrà il 15 e 16 giugno a Sarnico (Bergamo) ed è organizzato dal Vespa Club Sarnico. Ritrovo sabato 15, ore 15, sul Lungolago Garibaldi per l'iscrizione; ore 16, partenza per il giro turistico con sosta per l'aperitivo ai Colli di San Fermo. Domenica 16, ore 10, partenza per il borgo medioevale di Grumello del Monte; dopo il pranzo, intrattenimento, premiazioni e lotteria. Quota: da 50 euro.
Info: sarnico@vespaclubditalia.it, 348-9923496, 349-8463092, 339-1179401, 348-8696156, 331-5393234.

5° MALATESTIAN ROUTES
L'APS Pro Loco Mondaino organizza una manifestazione turistica il 16 giugno, a Mondaino (Rimini). Il ritrovo è previsto alle ore 8:30 in piazza Maggiore, da dove alle ore 10:30 partirà il giro alla riscoperta dei percorsi malatestiani tra Fano, Gradara e Rimini; nel pomeriggio si assisterà al concerto in piazza dei Tasso05. Sarà allestita un'esposizione di moto storiche. Quota 20 euro.
Info: www.mondainoeventi.it, info@meridianaitalia.com, Fabrizio 348-0455093, Proloco 393-3604498.

IX MOTORADUNO NEBRODI BIKERS CESARÒ
È la proposta dell'Associazione Nebrodi Bikers Cesarò per il 16 giugno, a Cesarò (Messina). Ore 8:30, iscrizione in piazza Matteotti, benedizione dei motociclisti e dei caschi e giro turistico di Cesarò; ore 11:45, partenza per Maletto, per la degustazione delle fragole; pomeriggio, intrattenimento musicale, premiazioni. Quota: 16 euro.
Info: 328-4253281.

SAGRA DELLA BUFALA, IL FORMAGGIO È LA BONTÀ!
Treviglio (Bergamo), 31 mag/9 giu
Ha note fresche di latte, ha iconiche punteggiature "speziate", ha la crosta fiorita... Cos'è? Se te lo riveliamo, siam sicuri che l'acquolina in bocca non ti tratterrà dal mettere in agenda 31 maggio, 1-2 giugno e 7-8-9 giugno la Festa della Bufala alla Fiera di Treviglio.

MOSTRA DEI VINI DI COLLINA
San Pietro di Feletto (Treviso), 1/9 giugno
Ad attendere i visitatori in questo angolo della provincia di Treviso, sarà un programma che spazia dalle degustazioni agli abbinamenti gastronomici, dalle passeggiate nella natura alla musica dal vivo. Al centro di tutto resteranno i migliori vini che si producono nelle terre del Prosecco.

INFIORATA DI SAN LUIGI GONZAGA
Città della Pieve (Perugia), 13/23 giugno
È il viaggio il tema dominante dell'Infiorata di Città della Pieve, organizzata dai contradaioli del Terziere Casalino. Sabato 22 e domenica 23 giugno, un suggestivo tappeto floreale di oltre 900 metri quadrati partirà da Porta Sant'Agostino, percorrerà via Vannucci e terminerà ai piedi della Cattedrale.



LA TRADIZIONE DEI NZAREI
Palazzolo Acreide (Siracusa), 29 giugno
È indescrivibile l'atmosfera che si respira ogni anno il 29 giugno a Palazzolo Acreide per la Festa di San Paolo. L'appuntamento clou è alle ore 13 in punto in piazza San Paolo, dove, accompagnata da una cascata di 'nsareddi e fuochi di artificio, esce dalla chiesa e si fa strada tra due ali di folla la statua del santo in spalla ai portatori ('A Sciuta).

15° MOTOINCONTRO PULCE E SCARBURATO
Ricordare Pulce e Scarburato, ovvero Maria Luisa Carmazzi e il marito Andrea Falorni, e le altre vittime della strage ferroviaria di Viareggio del 29 giugno 2009. È il memorial organizzato dal Moto Gruppo Tartarughe Lente per il 23 giugno, a Viareggio (Lucca). L'appuntamento è in piazza Massimo d'Azeglio, alle ore 9, dove è prevista la partenza per un giro turistico in Versilia. Seguirà il pranzo in compagnia e la lotteria. Il ricavato sarà devoluto nel sociale. Quota 32 euro (compreso il pranzo).
Info: ass.motogruppotartarughelente@gmail.com, Giuliano 333-6975417.

17° MOTAMICIZIA
Alla scoperta delle Rievocazioni Storiche dell'Umbria, su strade aperte al traffico. È la proposta dell'Associazione Motociclisti

Non Agitati. Avrà luogo dal 28 al 30 giugno, a Umbertide (Perugia). Venerdì 28 giugno, ore 15:30. appuntamento in via L. Grilli 5; ore 18:30, passeggiata nel centro storico di Umbertide per la rievocazione storica dell'800.
Sabato 29, ore 8:30, ritrovo in piazza Marconi dove partirà il giro turistico nel Medioevo attraverso Bevagna; ore 17, partenza per il giro turistico in direzione di Umbertide e cena di gala.
Domenica 30, ore 11, partenza per l'Alta Valle del Tevere.
Prenotazione obbligatoria entro il 15 giugno.
Quota: 220 euro.
Info: www.nonagitati.it, info@nonagitati.it,
Osvaldo 335-7143636, Francesco 335-6459447.

RADUNI FMI

Info: www.federmoto.it

2 GIUGNO

• Corigliano-Rossano (Cosenza) - Motoraduno Nazionale "I Cavalieri di Corigliano". **Organizzatore:** MC I Cavalieri di Corigliano.
Info: 333-9066935, cosenzamario@rocketmail.com
• Lainate (Milano) - Turismo Iron Touring Regionale Kustom Road - Demo Road Event 2024. **Organizzatore:** MC SS33Sempione.
Info: 339-2606843, rafelectra@gmail.com
• Soresina (Cremona) - Motoincontro Regionale "25° Pan e Salam". **Organizzatore:** MC Nino Previ. Info: 392-6338949, previ@libero.it

6 GIUGNO

• Porto Torres (Sassari) - Raid Motociclistico Nazionale "La 6 giorni/1000 km-Sardegna in moto". **Organizzatore:** MC Nord Kapp Sardegna. Info: 337-819792, nordkappsardegna@libero.it

9 GIUGNO

• Colonnella (Teramo) - Motoraduno Nazionale Selettiva "Strade Del Vino". **Organizzatore:** Mc I Guerrieri. Info: 338-8441075, lilli.capp@gmail.com
• Farini (Piacenza) - Turismo Adventouring Nazionale "Cefadventure". **Organizzatore:** MC Chieve.
Info: 338-6656349, bianchetti.ktm@gmail.com
• Lonato del Garda (Brescia) - XXXII Hercules Day con Speciale BMW Gelande Sport. **Organizzatore:** MC U.S. Leonessa d'Italia 1903. Info: 335-6585256, leonessa1903@gmail.com

12 GIUGNO

• Ponte di Legno (Brescia) - Motoraid Sperimentale Nazionale "20.000 Pieghe". **Organizzatore:** MC Motolampeggio.
Info: 340-2849619, info@motolampeggio.it

13 GIUGNO

• Rieti - Turismo Discovering Internazionale "Transitalia Challenge". **Organizzatore:** Mc Strade Bianche In Moto.
Info: 340-6996903, info@stradebiancheinmoto.it

15 GIUGNO

• Sauze d'Oulx (Torino) - Motogiro Regionale "Lazzoduro 2024". **Organizzatore:** MC Moto Velo Club Lecco.
Info: 0341-361468, motoveloclublecco1922@gmail.com

16 GIUGNO

• Amandola (Fermo) - Motoraduno Nazionale Selettiva della "Pancetta". **Organizzatore:** MC Aquile dei Sibillini.
Info: 327-1611586, info@aquiledeisibillini.it
• Maratea (Potenza) - Motoraduno del Cuore. **Organizzatore:** MC Il Redentore. Info: 339-6746044, antoniodefilippo1955@gmail.com
• Castellazzo Bormida (Alessandria) - Rievocazione Storica "Trofeo Fabio Scarrone". **Organizzatore:** MC Castellazzo Bormida.
Info: 0131-278833, mccastellazzob@gmail.com
• Cagli (Pesaro e Urbino) - Turismo Discovering Nazionale. **Organizzatore:** MC 1000 Curve.
Info: 335-6687343, 1000curve.com@gmail.com
• Campello sul Clitunno (Perugia) - Discovering Vintage Heroes Nazionale "Umbria Raid Experience". **Organizzatore:** MC Campello In Moto.
Info: 393-5297487, motoclub.fmicampelloinmoto@gmail.com
• Masainas (Sud Sardegna) - Motoraduno Nazionale "Delle Dune". **Organizzatore:** MC Le Dune.
Info: 347-1758747, motoclubledune@motoclubledune.it
• Rivanazzano Terme (Pavia) - 4° Prova Trofeo Scrambler FMI. **Organizzatore:** MC Valle Staffora.
Info: 340-7836634, segreteria@mcvallestaffora.it
• Misinto (Monza e della Brianza) - 4° Motogiro Translariano. **Organizzatore:** MC Misinto A. Bergamonti.
Info: 02-96721208, info@motoclubmisinto.com

23 GIUGNO

• Udine - Motoraduno Nazionale Selettiva "Città di Udine". **Organizzatore:** MC Morena.
Info: 338-3975506, mcmorenaudine@gmail.com
• Morrovalle (Macerata) - Motoraduno Nazionale "Della Calzatura". **Organizzatore:** MC Morrovalle.
Info: 329-4503163, brunogiacom@gmail.com
• Samarate (Varese) - Motoincontro Regionale "Revival MV Agusta". **Organizzatore:** MC Internazionale MV Agusta.
Info: 333-6099296, info@motoclub-mvagusta.it

30 GIUGNO

• Rionero in Vulture (Potenza) - Turismo Adventouring Nazionale "Terre Lucane Adventure 2024". **Organizzatore:** MC Giacinto Cerviere.
Info: 349-3119838, motoclubgiacintocerviere@gmail.com
• Perugia - Motoraduno Nazionale Selettiva "Nel paese dei muri dipinti". **Organizzatore:** MC Mugnano.
Info: 338-6009738, mugnano@motoclubfmi.it
• Turbigo (Milano) - Motogiro Regionale "Night Club Run". **Organizzatore:** MC XV Custom Club.
Info: 338-7119989, stefano@xvcustomclub.it

LE PATENTI DI GUIDA

ETÀ E SIGLE: TUTTI I CERTIFICATI CHE VI PERMETTONO DI GUIDARE LA MOTO

«A» o «B» conseguita prima dell'1/1/1986
Si possono guidare moto di ogni cilindrata e potenza, anche con il passeggero. Valida all'estero nei Paesi con intese di mutuo riconoscimento.

«A» o «B» conseguita tra l'1/1/1986 e il 25/4/1988
Si possono guidare tutti i motocicli e i tricicli, senza limitazioni di cilindrata e potenza, ma solo in Italia. Per la guida nei Paesi dell'Unione Europea occorre superare un esame pratico di guida.

«B» conseguita dal 26/4/1988
senza aver mai conseguito la patente «A»
Valida per guidare moto fino a 125 cm^3 e con potenza non superiore a 11 kW (15 CV), anche con il passeggero. Non valida all'estero. Può essere aggiunta la categoria A sostenendo unicamente un esame pratico.

«B» conseguita dal 26/4/1988 avendo precedentemente conseguito la patente «A»
Si fa riferimento alla data di conseguimento della patente A, che deve essere annotata sulla patente. Altrimenti se ne può chiedere l'annotazione in Motorizzazione.

«A1» conseguita dal 1/7/1996 al 30/9/1999
Attualmente convertita in A3. Valida all'estero nei Paesi con intese di mutuo riconoscimento.

«A1» conseguita dal 1/10/1999 al 18/1/2013
Si possono guidare tutti i veicoli delle categorie AM e A1 (11 kW di potenza massima e senza il riferimento al rapporto potenza/peso che è stato prescritto solo per le patenti prese dopo il 19/1/2013). Valida all'estero nei Paesi con intese di mutuo riconoscimento. Abilita anche alla guida di tricicli e quadricicli di potenza massima pari a 15 kW, ma solo in Italia.
Può essere convertita in una patente di categoria superiore sostenendo un nuovo esame pratico con un motoveicolo di opportuna classe.

«A2» conseguita fino al 18 gennaio 2013
Dopo due anni dal conseguimento si è automaticamente convertita in patente A3. Valida all'estero nei Paesi con intese di mutuo riconoscimento.

«A3» conseguita dal 26/4/1988 al 18/1/2013
Si possono guidare tutti i veicoli che richiedono una delle patenti di categoria A. Attenzione, l'abilitazione per i tricicli vale solo sul territorio italiano. Valida all'estero nei Paesi con intese di mutuo riconoscimento.

LE PATENTI CONSEGUIBILI OGGI (TUTTE RICONOSCIUTE ALL'ESTERO)

«AM» (Patentino) conseguita dal 19 gennaio 2013
Età minima: 14 anni. È obbligatorio frequentare dei corsi in autoscuola per affrontare l'esame. La prova pratica si svolge su ciclomotori con velocità massima non superiore a 45 km/h (categoria L1e), oppure a tre ruote (categoria L2e) o quadricicli leggeri (categoria L6e), omologati per il trasporto di un passeggero, che però è consentito portare solo una volta compiuta la maggiore età. Esami differenziati per i mezzi a 2 ruote e per quelli a 3 o a 4. Abilita alla guida della tipologia di mezzo usato per il test, quindi se si sostiene l'esame con cambio automatico si potranno guidare solo veicoli privi di cambio manuale. Riconosciuta all'estero solo al compimento del 16° anno d'età.

«A1» conseguita dal 19 gennaio 2013
Età minima: 16 anni. Abilita a condurre moto fino a 125 cm^3 e con potenza non superiore a 11 kW (15 CV) e un rapporto potenza/peso non superiore a 0,1 kW/kg). Si possono guidare anche tricicli e quadricicli con potenza fino a 15 kW. L'esame si svolge in sella a moto di categoria A1, con cilindrata minima di 120 cm^3 e in grado di raggiungere una velocità di almeno 90 km/h. Dal 2015 è consentito il trasporto del passeggero. Per la conversione in A2 è necessario sostenere un nuovo esame pratico con motociclo di categoria idonea.

«A2» conseguita dal 19 gennaio 2013
Età minima: 18 anni. Moto fino a 35 kW di potenza, con un rapporto potenza/peso non superiore a 0,2 kW/kg e che non siano derivate da una versione che sviluppa oltre il doppio della potenza massima, con passeggero. L'esame si svolge su moto di 400 cm^3 minimo, con una potenza di almeno 25 kW. Abilita anche alla guida di tricicli, senza limiti di potenza. Per la conversione in A3 è necessario sostenere un nuovo esame pratico con motociclo di categoria idonea.

«A3» conseguita dal 19 gennaio 2013
Età minima: 24 anni (20 se si è titolari di patente A2 da almeno due anni). Si consegue sostenendo un esame pratico su moto con cilindrata minima di 600 cm^3 e potenza di almeno 40 kW. La guida dei tricicli oltre i 15 kW è consentita solo a partire dai 21 anni. Abilita alla guida di motocicli, anche con carrozzetta.

«B1» conseguita dal 19 gennaio 2013
Si può conseguire a partire dai 16 anni e abilita alla guida dei quadricicli diversi da quelli leggeri (massa a vuoto entro i 400 kg, o 550 se per trasporto cose, batterie escluse, e con potenza nominale netta entro i 15 kW. Non abilita alla guida di nessun motociclo, mentre è riconosciuta per il ciclomotore. Può essere conseguita effettuando un esame pratico con un quadriciclo di categoria B1.

SOSTENENDO L'ESAME con un veicolo privo di cambio meccanico (ossia privo della leva frizione), si ottiene l'abilitazione esclusivamente per i veicoli privi di cambio meccanico.

PER I PRIMI 3 ANNI di patente il limite massimo di velocità è di 100 km/h in autostrada e di 90 sulle strade extraurbane.

SPESE DI IMMATRICOLAZIONE

Emolumenti ACI: **€ 27**
Imposta per iscrizione al PRA: **€ 32,00**
Diritti di segreteria: **€ 10,20**
Imposta di bollo per rilascio carta di circolazione: **€ 32,00**
Costo delle targhe: **€ 22,26**. Per le province di AO, BZ e TN **€ 24,19**

PASSAGGI DI PROPRIETÀ

Diritti di segreteria: **€ 10,20**
Imposta per aggiornamento Carta di Circolazione: **€ 16,00**
Imposta per registrazione al PRA: **€ 32,00** (se si utilizza il CdP come nota di presentazione) o **€ 48,00** (se si utilizza il mod. NP3C come nota di presentazione). Emolumenti ACI: **€ 27,00**
Più spese d'agenzia, a meno di effettuare la pratica presso un ufficio provinciale dell'ACI (su appuntamento tramite prenotaci.aci.it)

DALL'EURO-0 ALL'EURO-5

Euro-0: Sono stati immatricolabili fino al 17/06/2003.
Euro-1 (50 cm^3 e moto): Immatricolati nel periodo 17/06/1999-1/07/2004. Sulla carta di circolazione hanno la dicitura 97/24 Cap 5 fase I (50 cc) e 97/24 Cap 5 (moto).
Euro-2 (50 cm^3): In vigore nel periodo 17/06/2002-31/12/2017. Sulla carta di circolazione hanno la dicitura 97/24 Cap 5 fase II.
Euro-2 (moto): Immatricolati nel periodo 1/04/2003-1/01/2007. Sulla carta di circolazione hanno una delle seguenti diciture: 2002/51/CE fase A, 97/24 CE rif. 2003/77/CE fase A, 2003/77/CE rif. 2002/51/CE fase A.
Euro-3 (50 cm^3): In vigore nel periodo 1/07/2014-31/12/2017. Sulla carta di circolazione hanno la dicitura 2013/60/CE.
Euro-3 (moto): Immatricolati nel periodo 1/01/2006-31/12/2016. Sulla carta di circolazione hanno una delle seguenti diciture: 2002/51/CE fase B, 97/24 CE rif. 2003/77/CE fase B, 2003/77/CE rif. 2002/51/CE fase B, 2006/120 CE.
Euro-4 (50 cm^3): In vigore dal 1/01/2017. Sulla carta di circolazione hanno la dicitura E4 168/2013.
Euro-4 (moto): Immatricolabili dal 1/01/2016. Sulla carta di circolazione hanno la dicitura E4 168/2013. La commerciabilità degli stock Euro-4 è stata posticipata al 31/12/2021.
Euro-5 (moto e 50 cm^3): saranno immatricolabili dal 1/01/2020. Con obbligo dal 1/01/2021.

LE TASSE REGIONE PER REGIONE

		TARIFFA BASE	Abruzzo e Campania	Lazio	Lombardia	Toscana	Provincia Autonoma Bolzano
Euro-3 Euro-4	Fino a 11 kW	19,11	23,12	21,02	20,00	23,12	17,20
	Oltre 11 kW per ogni kW	0,88	1,07	0,97	0,88*	1,02	0,79
Euro-2	Fino a 11 kW	21,00	25,41	23,10	21,00	25,41	18,90
	Oltre 11 kW per ogni kW	1,00	1,21	1,10	1,00	1,16	0,90
Euro-1	Fino a 11 kW	23,00	27,83	25,30	23,00	27,83	20,70
	Oltre 11 kW per ogni kW	1,30	1,57	1,43	1,30	1,50	1,17
Euro-0	Fino a 11 kW	26,00	31,46	28,60	26,00	31,46	23,40
	Oltre 11 kW per ogni kW	1,70	2,06	1,87	1,70	1,96	1,53

Il calcolo dell'importo per le moto superiori a 11 kW è il seguente: si moltiplicano i kW totali della moto per l'importo unitario indicato, poi si somma la "quota base" (quella fino a 11 kW). Esempio: una moto Euro-3 di 96 kW in Toscana paga 96 x 1,02 + 23,12 = 121,04 €.

* = Per i motocicli Euro 3 e 4 con potenza superiore a 11 kW l'importo base è pari a 19,11 € (anziché 20 €).

PREZZI MOTO

IN QUESTE PAGINE TROVATE I PREZZI UFFICIALI DELLE MOTO IN VENDITA IN ITALIA.
PER AVERE PIÙ INFORMAZIONI POTETE GUARDARE LE NOSTRE VIDEOPROVE
INQUADRANDO CON LO SMARTPHONE IL QR CODE DEL MODELLO

A cura di **MARCO CHILÀ**
I prezzi sono aggiornati al **8 MAGGIO**

APRILIA

Data listino: 01-01-2024
Via G. Galilei 1, 30033 Noale (VE)
www.aprilia.com
Prezzi franco concessionario.
Garanzia di 2 anni.
Versione 35 kW: RS 660, Tuareg 660, Tuono 660.
RSV4 XTrenta prenotabile solo nell'area web factoryworks.aprilia.com



RX 125

Cilindrata: **124,2 cm³**	Altezza sella: **905 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **7,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **134,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **11-15/10000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **11,2-1,1/8000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 220**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 120/80-18"**

Prezzo: 4.099,00 euro



SX 125

Cilindrata: **124,2 cm³**	Altezza sella: **880 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **7,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **134,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **11-15/10000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **11,2-1,1/8000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 300 - D 220**
Misure pneumatici: **100/80-17" - 130/70-17"**

Prezzo: 4.199,00 euro



RS 125

Cilindrata: **124,2 cm³**	Altezza sella: **820 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **14,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **144,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **11-15/11000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **11,2-1,1/8000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 300 - D 218**
Misure pneumatici: **100/80-17" - 140/70-17"**

Prezzo: 5.499,00 euro



Tuono 125

Cilindrata: **124,2 cm³**	Altezza sella: **810 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **14,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **144,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **11-15/11000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **11,2-1,1/8000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 300 - D 218**
Misure pneumatici: **100/80-17" - 140/70-17"**

Prezzo: 5.099,00 euro



RS 457

Cilindrata: **457,0 cm³**	Altezza sella: **800 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **13,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **175,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **35,0-47,6/9400**
Coppia (Nm-kgm/giri): **44,0-4,5/6700**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 330 - D 220**
Misure pneumatici: **110/70-17" - 150/60-17"**

Prezzo: 7.199,00 euro



RS 660

Cilindrata: **659,0 cm³**	Altezza sella: **820 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **15,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **183,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **73,5-100,0/10500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **67,0-6,8/8500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 11.699,00 euro



Tuareg 660

Cilindrata: **659,0 cm³**	Altezza sella: **860 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **18,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **204,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **58,8-80,0/9250**
Coppia (Nm-kgm/giri): **70,0-7,1/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 220**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 150/70-18"**

Prezzo: 12.699,00 euro



Tuono 660

Cilindrata: **659,0 cm³**	Altezza sella: **820 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **15,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **183,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **70,0-95,0/10500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **67,0-6,8/8500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 10.599,00 euro



Tuono 660 Factory

Cilindrata: **659,0 cm³**	Altezza sella: **820 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **15,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **181,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **73,5-100,0/10500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **67,0-6,8/8500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 10.999,00 euro



Tuono V4 Factory 1100

Cilindrata: **1.077 cm³**	Altezza sella: **837 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4**	Capacità serb.: **17,9 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **209,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **129,0-175,0/11350**
Coppia (Nm-kgm/giri): **121,0-12,3/9000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 330 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 200/55-17"**

Prezzo: 19.999,00 euro



RSV4 Factory 1100

Cilindrata: **1.099 cm³**	Altezza sella: **845 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4**	Capacità serb.: **17,9 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **202,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **159,7-217,0/13000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **125,0-12,7/10500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 330 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 200/55-17"**

Prezzo: 25.999,00 euro

Gli altri modelli

RS 125 GP Replica	5.699,00
RS 660 (colore nero o viola)	11.599,00
RS 660 Extrema	13.499,00
Tuareg 660 (colore giallo o nero)	11.999,00
Tuono V4	16.999,00
Tuono V4 Factory Speed White	20.499,00
RSV4 1100	20.999,00
RSV4XTrenta	50.000,00
RSV4 Factory Speed White	26.499,00

ARCHIVE MOTORCYCLE

Data listino: 16-10-2023
Via Vulcano 36, 91100 Trapani (TP) www.archivemotorcycle.it
Prezzi franco distributore. Garanzia di 2 anni.



Cafe Racer 250

Cilindrata: **250,0 cm^3**	Altezza sella: **790 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **16,0 litri**
Raffreddamento: **aria-olio**	Peso a secco: **162,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **12,5-17,0/8500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 276 - D 220**
Misure pneumatici: **4.00-17" - 4.50-17"**
Prezzo: 4.190,00 euro

Gli altri modelli

Cafe Racer 50	2.590,00	Outback 125	2.790,00
Scrambler 50	2.490,00	Scrambler 125	2.890,00
Scrambler Firt 50	1.590,00	Scrambler SP 125	2.990,00
Cafe Racer 125	3.090,00	Scrambler 250	3.990,00
Cafe Racer SP 125	3.190,00	Scrambler SP 250	4.190,00

BENELLI

Data listino: 15-08-2023
Strada Fornace Vecchia, 61100 Pesaro
www.benelli.com
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 3 anni. 35 kW per Leoncino 800.



BN125

Cilindrata: **125,0 cm^3**	Altezza sella: **780 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **13,5 litri**
Raffreddamento: **aria/olio**	Peso in o.d.m.: **142,0 kg**
N. marce: **5**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **8,2-11,1/9500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **10,0-1,0/7000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 240**
Misure pneumatici: **110/80-17" - 130/70-17"**
Prezzo: 2.690,00 euro



Leoncino125

Cilindrata: **125,0 cm^3**	Altezza sella: **795 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **12,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **145,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **9,4-12,8/9500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **10,0-1,0/8500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 280 - D 220**
Misure pneumatici: **100/80-17" - 130/70-17"**
Prezzo: 2.990,00 euro



Imperiale 400

Cilindrata: **373,5 cm^3**	Altezza sella: **780 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **12,0 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso in o.d.m.: **205,0 kg**
N. marce: **5**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **15,5-21,1/5500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **29,0-2,9/4500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 300 - D 240**
Misure pneumatici: **100/90-19" - 130/80-18"**
Prezzo: 3.990,00 euro



502 C

Cilindrata: **499,0 cm^3**	Altezza sella: **770 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **21,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **220,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **35,0-47,6/8500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **46,0-4,7/6000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 280 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 160/60-17"**
Prezzo: 5.990,00 euro



Leoncino 500 Trail

Cilindrata: **499,0 cm^3**	Altezza sella: **835 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **12,7 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **207,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **35,0-47,6/8500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **46,0-4,6/6000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 260**
Misure pneumatici: **110/80-19" - 150/70-17"**
Prezzo: 5.990,00 euro



TRK 502 X

Cilindrata: **499,0 cm^3**	Altezza sella: **860 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **20,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **235,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **35,0-47,6/8500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **46,0-4,6/6000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 260**
Misure pneumatici: **110/80-19" - 150/70-17"**
Prezzo: 5.990,00 euro



TRK 702

Cilindrata: **698,0 cm^3**	Altezza sella: **790 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **20,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **232,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **51,5-70,0/8000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **70,0-7,1/6000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 260**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 160/60-17"**
Prezzo: 7.490,00 euro



TRK 702 X

Cilindrata: **698,0 cm^3**	Altezza sella: **835 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **20,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **235,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **51,5-70,0/8000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **70,0-7,1/6000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 260**
Misure pneumatici: **110/80-19" - 150/70-17"**
Prezzo: 7.490,00 euro



752 S

Cilindrata: **754,0 cm^3**	Altezza sella: **810 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **14,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **226,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **56,0-76,2/8500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **67,0-6,8/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 260**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**
Prezzo: 7.490,00 euro



Leoncino 800

Cilindrata: **754,0 cm^3**	Altezza sella: **805 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **15,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **222,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **56,0-76,2/8500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **67,0-6,8/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 260**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**
Prezzo: 7.490,00 euro

Gli altri modelli

Tornado Naked T 125	2.490,00	Leoncino 500	5.990,00
Leoncino 250	3.790,00	TRK 502	5.990,00
TRK 251	3.790,00	Leoncino 800 Trail	7.990,00

BETA

Data listino: 07-11-2023
Pian dell'Isola 72, 50067 Rignano sull'Arno (FI)
www.betamotor.com
Prezzi franco fabbrica. Garanzia di 2 anni.



RR Enduro 125 T

Cilindrata: **124,7 cm^3**	Altezza sella: **920 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **7,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **107,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **—**
Coppia (Nm-kgm/giri): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 220**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 120/90-18"**
Prezzo: 4.490,00 euro



RR Motard 125 R

Cilindrata: **124,7 cm^3**	Altezza sella: **890 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **7,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **107,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **—**
Coppia (Nm-kgm/giri): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 220**
Misure pneumatici: **110/80-17" - 130/70-17"**
Prezzo: 4.990,00 euro

RR Enduro 300 2T



Cilindrata: **292,6 cm^3**	Altezza sella: **930 mm**
N. tempi: **2** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **9,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **103,5 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **—**
Coppia (Nm-kgm/giri): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 240**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 140/80-18"**

Prezzo: 9.390,00 euro

Alp X



Cilindrata: **348,0 cm^3**	Altezza sella: **855 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **11,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **142,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **—**
Coppia (Nm-kgm/giri): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 290 - D 220**
Misure pneumatici: **100/90-19" - 140/80-17"**

Prezzo: 5.790,00 euro

RR Enduro 350 4T



Cilindrata: **349,1 cm^3**	Altezza sella: **940 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **9,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **107,5 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **—**
Coppia (Nm-kgm/giri): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 240**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 140/80-18"**

Prezzo: 9.990,00 euro

Gli altri modelli

RR Enduro 50	3.140,00	RR End. 125 2T Racing	9.190,00	RX 2T 300	8.990,00
RR Enduro 50 Sport	3.790,00	RR Motard 125 T	4.390,00	Evo 300 2T e SS	8.290,00
RR Enduro 50 Racing	4.440,00	Alp 200	4.990,00	Evo 300 2T Factory	8.490,00
RR Motard 50	3.240,00	RR Enduro 200 2T	8.890,00	Evo 300 4T	8.840,00
RR Motard 50 Sport	3.640,00	RR End. 200 2T Racing	9.590,00	Evo 300 4T Factory	9.190,00
RR Motard 50 Track	4.140,00	RR Enduro 250 2T	9.190,00	RR End. 350-390-430-480 Rac.	10.750,00
Evo 80 Junior	3.990,00	RR End. 250 2T Racing	10.090,00	RR Enduro 390-430-480 4T	9.990,00
Evo 80 Senior	4.390,00	RR End. 300 2T Racing	10.290,00	RX 2T 450	9.990,00
Evo 125 2T	7.790,00	Evo 250 2T	7.790,00	Alp 4.0	5.790,00
Evo 125 2T Factory	7.990,00	Evo 250 2T Factory	8.190,00		
RR Enduro 125 2T	8.290,00	Xtrainer 250-300	7.590,00		

BIMOTA

Data listino: 01-06-2022
Via Ausa 118, 47853 Cerasolo Ausa di Coriano (RN)
www.bimota.it Prezzi franco fabbrica. Garanzia di 2 anni.

KB4



Cilindrata: **1043,0 cm^3**	Altezza sella: **810 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4**	Capacità serb.: **19,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **194,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **105,0-142/10000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **111,0-11,3/8000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 190/50-17"**

Prezzo: 36.600,00 euro

Gli altri modelli

Tesi H2	64.000,00

BMW

Data listino: 01-04-2024
Via dell'Unione Europea 1, 20097 San Donato Milanese (MI)
www.bmw-motorrad.it
Prezzi chiavi in mano. Garanzia di 4 anni.
Primo tagliando incluso nel prezzo.
Versione 35 kW: F750 - F900 R - F900 XR - R nineT Pure - R 12 nineT.

G 310 GS



Cilindrata: **313,0 cm^3**	Altezza sella: **835 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **11,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **175,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **25,0-34,0/9250**
Coppia (Nm-kgm/giri): **28,0-2,9/7500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 300 - D 240**
Misure pneumatici: **110/80-19" - 150/70-17"**

Prezzo: 6.850,00 euro

G 310 R



Cilindrata: **313,0 cm^3**	Altezza sella: **785 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **11,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **165,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **25,0-34,0/9500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **28,0-2,9/7500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 300 - D 240**
Misure pneumatici: **110/70-17" - 150/60-17"**

Prezzo: 6.200,00 euro

F 800 GS

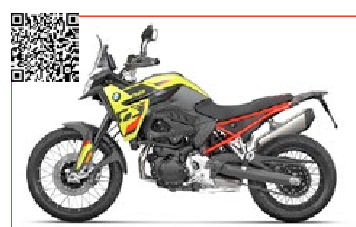


Cilindrata: **895,0 cm^3**	Altezza sella: **815 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **15,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **227,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **64,0-87,0/6750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **91,0-9,3/6750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 305 - D 265**
Misure pneumatici: **110/80-19" - 150/70-17"**

Prezzo: 11.400,00 euro

F 900 GS



Cilindrata: **895,0 cm^3**	Altezza sella: **870 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **14,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **219,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **77,0-105,0/8500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **93,0-9,5/6750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 305 - D 265**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 150/70-17"**

Prezzo: 14.600,00 euro

F 900 GS Adventure



Cilindrata: **895,0 cm^3**	Altezza sella: **875 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **23,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **246,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **77,0-105,0/8500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **93,0-9,5/6750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 305 - D 265**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 150/70-17"**

Prezzo: 15.400,00 euro

F 900 R



Cilindrata: **895,0 cm^3**	Altezza sella: **815 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **130 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **211,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **77,0-105,0/8500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **92,0-9,4/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 265**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 9.650,00 euro

F 900 XR



Cilindrata: **895,0 cm^3**	Altezza sella: **825 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **15,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **219,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **77,0-105,0/8500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **92,0-9,4/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 265**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 12.250,00 euro

M 1000 R



Cilindrata: **999,0 cm^3**	Altezza sella: **830 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4**	Capacità serb.: **16,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **199,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **154,0-210,0/13750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **113,0-11,5/11000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 200/55-17"**

Prezzo: 23.300,00 euro

M 1000 RR



Cilindrata: **999,0 cm^3**	Altezza sella: **832 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4**	Capacità serb.: **16,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **193,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **156,0-212,0/14500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **113,0-11,5/11000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 200/55-17"**

Prezzo: 33.950,00 euro



M 1000 XR

Cilindrata: **999,0 cm³**	Altezza sella: **850 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4**	Capacità serb.: **20,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **223,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **148,0-201,0/12750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **113,0-11,5/11100**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 265**
Misure pneumatici: **120/70-17” - 200/55-17”**

Prezzo: 26.690,00 euro



S 1000 R

Cilindrata: **999,0 cm³**	Altezza sella: **830 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4**	Capacità serb.: **16,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **199,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **121,0-165,0/11000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **114,0-11,5/9250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-17” - 190/55-17”**

Prezzo: 16.800,00 euro



S 1000 RR

Cilindrata: **999,0 cm³**	Altezza sella: **832 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4**	Capacità serb.: **16,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **197,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **154,0-210,0/13500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **113,0-11,5/11000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-17” - 190/55-17”**

Prezzo: 21.4500,00 euro



S 1000 XR

Cilindrata: **999,0 cm³**	Altezza sella: **850 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4**	Capacità serb.: **20,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **227,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **125,0-170,0/11000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **114,0-11,6/9250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 265**
Misure pneumatici: **120/70-17” - 190/55-17”**

Prezzo: 19.950,00 euro



R nineT

Cilindrata: **1170,0 cm³**	Altezza sella: **805 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **18,0 litri**
Raffreddamento: **aria/olio**	Peso in o.d.m.: **221,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **80,0-109,0/7250**
Coppia (Nm-kgm/giri): **116,0-11,8/6000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 265**
Misure pneumatici: **120/70-17” - 180/55-17”**

Prezzo: 18.700,00 euro



R nineT Urban G/S

Cilindrata: **1170,0 cm³**	Altezza sella: **850 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **17,0 litri**
Raffreddamento: **aria/olio**	Peso in o.d.m.: **223,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **80,0-109,0/7250**
Coppia (Nm-kgm/giri): **116,0-11,8/6000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 265**
Misure pneumatici: **120/70-19” - 170/60-17”**

Prezzo: 16.700,00 euro



R 12 nineT

Cilindrata: **1170,0 cm³**	Altezza sella: **795 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **16,0 litri**
Raffreddamento: **aria/olio**	Peso in o.d.m.: **220,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **80,0-109,0/7000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **115,0-11,7/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 310 - D 265**
Misure pneumatici: **120/70-17” - 180/55-17”**

Prezzo: 18.950,00 euro



R 12

Cilindrata: **1170,0 cm³**	Altezza sella: **754 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **14,0 litri**
Raffreddamento: **aria/olio**	Peso in o.d.m.: **227,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **75,0-95,0/6500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **110,0-11,2/6000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 310 - D 265**
Misure pneumatici: **100/90-19” - 150/80-16”**

Prezzo: 15.900,00 euro



R 1250 GS Adventure

Cilindrata: **1254,0 cm³**	Altezza sella: **89/91 cm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **30,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **268,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **100,0-136,0/7750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **143,0-14,6/6250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 305 - D 276**
Misure pneumatici: **120/70-19” - 170/60-17”**

Prezzo: 22.400,00 euro



R 1250 R

Cilindrata: **1254,0 cm³**	Altezza sella: **820 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **18,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **239,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **100,0-136,0/7750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **143,0-14,6/6250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 276**
Misure pneumatici: **120/70-17” - 180/55-17”**

Prezzo: 16.480,00 euro



R 1250 RS

Cilindrata: **1254,0 cm³**	Altezza sella: **820 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **18,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **243,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **100,0-136,0/7750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **143,0-14,6/6250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 276**
Misure pneumatici: **120/70-17” - 180/55-17”**

Prezzo: 17.050,00 euro



R 1250 RT

Cilindrata: **1254,0 cm³**	Altezza sella: **80/82 cm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **25,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **279,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **100,0-136,0/7750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **143,0-14,6/6250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 276**
Misure pneumatici: **120/70-17” - 180/55-17”**

Prezzo: 23.250,00 euro



R 1300 GS

Cilindrata: **1300,0 cm³**	Altezza sella: **850 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **19,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **237,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **107,0-145,0/7750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **149,0-15,2/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 310 - D 285**
Misure pneumatici: **120/70-19” - 170/60-17”**

Prezzo: 21.300,00 euro



K 1600 B

Cilindrata: **1649,0 cm³**	Altezza sella: **750 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **6**	Capacità serb.: **26,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **344,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **118,0-160,5/6750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **180,0-18,3/5250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 320**
Misure pneumatici: **120/70-17” - 190/55-17”**

Prezzo: 28.200,00 euro



K 1600 GT

Cilindrata: **1649,0 cm³**	Altezza sella: **810 cm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **6**	Capacità serb.: **26,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **343,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **118,0-160,5/6750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **180,0-18,3/5250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 320**
Misure pneumatici: **120/70-17” - 190/55-17”**

Prezzo: 28.200,00 euro



R 18 Classic

Cilindrata: **1802,0 cm³**	Altezza sella: **690 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **16,0 litri**
Raffreddamento: **aria/olio**	Peso in o.d.m.: **365,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **67-91/4750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **158,0-16,1/3000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 300 - D 300**
Misure pneumatici: **130/90-16” - 180/65-16”**

Prezzo: 24.250,00 euro

Gli altri modelli

R nineT Pure	15.550,00	R 18	21.750,00	R 18 Transcontinental	30.350,00
R nineT Scrambler	16.250,00	R 18 Bagger	28.400,00		
K 1600 GTL	31.200,00	R 18 Roctane	26.500,00		

BRIXTON

Data listino: 01-12-2022
Via Giotto 12/B, 39100 Bolzano www.brixton-motorcycles.com
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



Cromwell 1200

Cilindrata: **1222,0 cm³**	Altezza sella: **800 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **16,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **235,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **60,0-81,6/6500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **108,0-11,0/3500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 310 - D 260**
Misure pneumatici: **110/80-18" - 160/60-17"**

Prezzo: 10.999,00 euro

Gli altri modelli

Cromwell 125 ABS	3.099,00	Felsberg 125 CBS	3.199,00	Felsberg 250	4.299,00
Cromwell 125 CBS	2.899,00	Felsberg 125 XC	3.299,00	Crossfire 500	6.499,00
Crossfire 125 LC	4.199,00	Sunray 125 ABS	3.399,00	Crossfire 500 X	6.999,00
Crossfire 125 XS	2.599,00	Rayburn 125	3.499,00	Crossfire 500 XC	7.699,00
Felsberg 125 ABS	3.299,00	Cromwell 250	3.999,00		

BSA

Data listino: 10-05-2023
www.bsacompany.co.uk Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



Gold Star 650

Cilindrata: **652,0 cm³**	Altezza sella: **780 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **12,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **213,0 kg**
N. marce: **5**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **33,1-45,0/6500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **55,0-5,6/4000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 320 - D 255**
Misure pneumatici: **100/90-18" - 150/70-17"**

Prezzo: 7.799,00 euro

Gli altri modelli

Gold Star 650 verde	7.499,00	Gold Star 650 Legacy Edition	7.999,00

CFMOTO

Data listino: 01-05-2024
Via De Gasperi 11, 25080 Molinetto di Mazzano (BS)
www.cfmotoitaly.it
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



450MT

Cilindrata: **449,5 cm³**	Altezza sella: **820 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **14,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **175,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **32,5-44,2/8500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **44,0-4,9/6250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 320 - D 240**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 140/70-18"**

Prezzo: 5.990,00 euro



450 NK

Cilindrata: **449,5 cm³**	Altezza sella: **795 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **14,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **155,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **34,5-46,9/10000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **39,0-4,0/7750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 320 - D 220**
Misure pneumatici: **110/70-17" - 150/60-17"**

Prezzo: 4.990,00 euro



450SR Sport

Cilindrata: **449,5 cm³**	Altezza sella: **790 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **14,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **169,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **34,5-46,9/10000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **39,0-4,0/7750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 320 - D 220**
Misure pneumatici: **110/70-17" - 150/60-17"**

Prezzo: 6.690,00 euro





700MT

Cilindrata: **693,0 cm³**	Altezza sella: **845 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **18,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **207,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **49,0-66,7/9000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **60,0-6,1/7250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 300 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 160/60-17"**

Prezzo: 6.390,00 euro

NK800 Advanced

Cilindrata: **799,0 cm³**	Altezza sella: **795 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **15,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **175,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **70,0-95,2/9250**
Coppia (Nm-kgm/giri): **79,0-8,1/8000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 8.490,00 euro

800MT Explorer

Cilindrata: **799,0 cm³**	Altezza sella: **825 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **19,2 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **231,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **67,0-91,1/9250**
Coppia (Nm-kgm/giri): **75,0-7,6/8000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 260**
Misure pneumatici: **110/80-19" - 150/70-17"**

Prezzo: 10.990,00 euro

Gli altri modelli

300CL-X Heritage	4.190,00	650MT	5.590,00	800MT Limited Ed.	10.190,00
300NK	3.790,00	650NK	5.090,00	800MT Touring	9.990,00
450CLC	5.790,00	700CL-X Heritage	6.490,00	800MT Sport	8.990,00
650GT	6.590,00	700CL-X Adv. e Sport	6.990,00	800NK Sport	6.990,00

DUCATI

Data listino: 07-11-2023 Via Cavallieri Ducati 3, 40132 Bologna.
www.ducati.com Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni, 4 per Multistrada e DesertX. Versione 35 kW: DesertX, Hypermotard, Monster, Multistrada V2, Scrambler, Supersport a 1.000 euro in meno del full power.



Hypermotard 698 Mono RVE

Cilindrata: **659,0 cm³**	Altezza sella: **904 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **12,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **151,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **57,0-77,5/9750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **63,0-6,4/8000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 330 - D 245**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 160/60-17"**

Prezzo: 13.890,00 euro

Scrambler Full Throttle

Cilindrata: **803,0 cm³**	Altezza sella: **795 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **13,5 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso in o.d.m.: **185,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **53,6-73,0/8250**
Coppia (Nm-kgm/giri): **65,2-6,7/5750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 330 - D 245**
Misure pneumatici: **110/80-18" - 180/55-17"**

Prezzo: 12.390,00 euro



Scrambler Icon

Cilindrata: **803,0 cm³**	Altezza sella: **795 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **13,5 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso in o.d.m.: **185,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **53,6-73,0/8250**
Coppia (Nm-kgm/giri): **65,2-6,7/5750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 330 - D 245**
Misure pneumatici: **110/80-18" - 180/55-17"**

Prezzo: 10.690,00 euro



DesertX

Cilindrata: **937,0 cm³**	Altezza sella: **875 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **21,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **223,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **81,0-110,0/9250**
Coppia (Nm-kgm/giri): **92-9,4/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 265**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 150/70-18"**

Prezzo: 17.390,00 euro



DesertX Rally

Cilindrata: 937,0 cm³ | Altezza sella: 875 mm
N. tempi: 4 - N. cilindri: 2 | Capacità serb.: 21,0 litri
Raffreddamento: liquido | Peso in o.d.m.: — kg
N. marce: 6 | Omologazione: Euro 5
Potenza (kW-CV/giri): 81,0-110,0/9250
Coppia (Nm-kgm/giri): 92-9,4/6500
Freni (mm Ø ant.-post.): 2D 320 - D 265
Misure pneumatici: 90/90-21" - 150/70-18"
Prezzo: 22.490,00 euro



Scrambler 1100 Tribute PRO

Cilindrata: 1079,0 cm³ | Altezza sella: 810 mm
N. tempi: 4 - N. cilindri: 2 | Capacità serb.: 15,0 litri
Raffreddamento: aria | Peso in o.d.m.: 211,0 kg
N. marce: 6 | Omologazione: Euro 5
Potenza (kW-CV/giri): 63,0-86,0/7500
Coppia (Nm-kgm/giri): 88,0-9,0/4750
Freni (mm Ø ant.-post.): 2D 320 - D 245
Misure pneumatici: 120/70-18" - 180/55-17"
Prezzo: 14.990,00 euro



Monster +

Cilindrata: 937,0 cm³ | Altezza sella: 820 mm
N. tempi: 4 - N. cilindri: 2 | Capacità serb.: 14,0 litri
Raffreddamento: liquido | Peso in o.d.m.: 188,0 kg
N. marce: 6 | Omologazione: Euro 5
Potenza (kW-CV/giri): 82,0-111,0/9250
Coppia (Nm-kgm/giri): 93-9,5/6500
Freni (mm Ø ant.-post.): 2D 320 - D 245
Misure pneumatici: 120/70-17" - 180/55-17"
Prezzo: 12.990,00 euro



Multistrada V4 RS

Cilindrata: 1103,0 cm³ | Altezza sella: 84-86 cm
N. tempi: 4 - N. cilindri: 4 | Capacità serb.: 22,0 litri
Raffreddamento: liquido | Peso in o.d.m.: 236,0 kg
N. marce: 6 | Omologazione: Euro 5+
Potenza (kW-CV/giri): 132,0-180,0/12250
Coppia (Nm-kgm/giri): 118,0-12,0/9500
Freni (mm Ø ant.-post.): 2D 330 - D 265
Misure pneumatici: 120/70-17" - 190/55-17"
Prezzo: 37.490,00 euro



Monster SP

Cilindrata: 937,0 cm³ | Altezza sella: 840 mm
N. tempi: 4 - N. cilindri: 2 | Capacità serb.: 14,0 litri
Raffreddamento: liquido | Peso in o.d.m.: 186,0 kg
N. marce: 6 | Omologazione: Euro 5
Potenza (kW-CV/giri): 82,0-111,0/9250
Coppia (Nm-kgm/giri): 93-9,5/6500
Freni (mm Ø ant.-post.): 2D 320 - D 245
Misure pneumatici: 120/70-17" - 180/55-17"
Prezzo: 15.490,00 euro



Panigale V4 S

Cilindrata: 1103,0 cm³ | Altezza sella: 850 mm
N. tempi: 4 - N. cilindri: 4 | Capacità serb.: 17,0 litri
Raffreddamento: liquido | Peso in o.d.m.: 195,5 kg
N. marce: 6 | Omologazione: Euro 5
Potenza (kW-CV/giri): 158,5-215,5/13000
Coppia (Nm-kgm/giri): 123,6-12,6/9500
Freni (mm Ø ant.-post.): 2D 330 - D 245
Misure pneumatici: 120/70-17" - 200/60-17"
Prezzo: 32.190,00 euro



Hypermotard 950 SP

Cilindrata: 937,0 cm³ | Altezza sella: 890 mm
N. tempi: 4 - N. cilindri: 2 | Capacità serb.: 14,5 litri
Raffreddamento: liquido | Peso in o.d.m.: 198,0 kg
N. marce: 6 | Omologazione: Euro 5
Potenza (kW-CV/giri): 84,0-114,0/9000
Coppia (Nm-kgm/giri): 96-9,8/7250
Freni (mm Ø ant.-post.): 2D 320 - D 245
Misure pneumatici: 120/70-17" - 180/55-17"
Prezzo: 18.890,00 euro



Panigale V4 SP2 30° Ann. 916

Cilindrata: 1103,0 cm³ | Altezza sella: 850 mm
N. tempi: 4 - N. cilindri: 4 | Capacità serb.: 17,0 litri
Raffreddamento: liquido | Peso in o.d.m.: — kg
N. marce: 6 | Omologazione: Euro 5
Potenza (kW-CV/giri): 158,5-215,5/13000
Coppia (Nm-kgm/giri): 123,6-12,6/9500
Freni (mm Ø ant.-post.): 2D 330 - D 245
Misure pneumatici: 120/70-17" - 200/60-17"
Prezzo: 44.000,00 euro



Multistrada V2 S

Cilindrata: 937,0 cm³ | Altezza sella: 830 mm
N. tempi: 4 - N. cilindri: 2 | Capacità serb.: 20,0 litri
Raffreddamento: liquido | Peso in o.d.m.: 225,0 kg
N. marce: 6 | Omologazione: Euro 5
Potenza (kW-CV/giri): 83,1-113,0/9000
Coppia (Nm-kgm/giri): 94,0-9,6/6750
Freni (mm Ø ant.-post.): 2D 320 - D 265
Misure pneumatici: 120/70-19" - 170/60-17"
Prezzo: 19.490,00 euro



Streetfighter V4 S

Cilindrata: 1103,0 cm³ | Altezza sella: 845 mm
N. tempi: 4 - N. cilindri: 4 | Capacità serb.: 17,0 litri
Raffreddamento: liquido | Peso in o.d.m.: 197,5 kg
N. marce: 6 | Omologazione: Euro 5
Potenza (kW-CV/giri): 153,1-208,0/13000
Coppia (Nm-kgm/giri): 123,0-12,5/9500
Freni (mm Ø ant.-post.): 2D 330 - D 245
Misure pneumatici: 120/70-17" - 200/60-17"
Prezzo: 26.890,00 euro



SuperSport 950 S

Cilindrata: 937,0 cm³ | Altezza sella: 810 mm
N. tempi: 4 - N. cilindri: 2 | Capacità serb.: 16,0 litri
Raffreddamento: liquido | Peso in o.d.m.: 210,0 kg
N. marce: 6 | Omologazione: Euro 5
Potenza (kW-CV/giri): 81,0-110,0/9000
Coppia (Nm-kgm/giri): 93,0-9,5/6500
Freni (mm Ø ant.-post.): 2D 320 - D 245
Misure pneumatici: 120/70-17" - 180/55-17"
Prezzo: 18.190,00 euro



Diavel V4

Cilindrata: 1158,0 cm³ | Altezza sella: 790 mm
N. tempi: 4 - N. cilindri: 4 | Capacità serb.: 20,0 litri
Raffreddamento: liquido | Peso in o.d.m.: 236,0 kg
N. marce: 6 | Omologazione: Euro 5
Potenza (kW-CV/giri): 124,0-168,0/10750
Coppia (Nm-kgm/giri): 126,0-12,8/7500
Freni (mm Ø ant.-post.): 2D 330 - D 265
Misure pneumatici: 120/70-17" - 240/45-17"
Prezzo: 26.890,00 euro



Panigale V2

Cilindrata: 955,0 cm³ | Altezza sella: 840 mm
N. tempi: 4 - N. cilindri: 2 | Capacità serb.: 17,0 litri
Raffreddamento: liquido | Peso in o.d.m.: 200,0 kg
N. marce: 6 | Omologazione: Euro 5
Potenza (kW-CV/giri): 114,0-155,0/10750
Coppia (Nm-kgm/giri): 104,0-10,6/9000
Freni (mm Ø ant.-post.): 2D 320 - D 245
Misure pneumatici: 120/70-17" - 180/60-17"
Prezzo: 20.490,00 euro



Multistrada V4 S

Cilindrata: 1158,0 cm³ | Altezza sella: 84-86 cm
N. tempi: 4 - N. cilindri: 4 | Capacità serb.: 22,0 litri
Raffreddamento: liquido | Peso in o.d.m.: 243,0 kg
N. marce: 6 | Omologazione: Euro 5
Potenza (kW-CV/giri): 125-170,0/10500
Coppia (Nm-kgm/giri): 125,0-12,7/8750
Freni (mm Ø ant.-post.): 2D 320 - D 265
Misure pneumatici: 120/70-19" - 170/60-17"
Prezzo: 24.290,00 euro



Streetfighter V2

Cilindrata: 955,0 cm³ | Altezza sella: 845 mm
N. tempi: 4 - N. cilindri: 2 | Capacità serb.: 17,0 litri
Raffreddamento: liquido | Peso in o.d.m.: 200,0 kg
N. marce: 6 | Omologazione: Euro 5
Potenza (kW-CV/giri): 112,3-153,0/10750
Coppia (Nm-kgm/giri): 101,4-10,3/9000
Freni (mm Ø ant.-post.): 2D 320 - D 245
Misure pneumatici: 120/70-17" - 180/60-17"
Prezzo: 18.590,00 euro



Multistrada V4 S Grand Tour

Cilindrata: 1158,0 cm³ | Altezza sella: 84-86 cm
N. tempi: 4 - N. cilindri: 4 | Capacità serb.: 22,0 litri
Raffreddamento: liquido | Peso in o.d.m.: 243,0 kg
N. marce: 6 | Omologazione: Euro 5
Potenza (kW-CV/giri): 125-170,0/10500
Coppia (Nm-kgm/giri): 125,0-12,7/8750
Freni (mm Ø ant.-post.): 2D 320 - D 265
Misure pneumatici: 120/70-19" - 170/60-17"
Prezzo: 27.590,00 euro



Multistrada V4 Rally

Cilindrata: **1158,0 cm³**	Altezza sella: **87-89 cm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4**	Capacità serb.: **30,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **260,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **125-170,0/10750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **121,0-12,3/8750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 330 - D 265**
Misure pneumatici: **120/70-19" - 170/60-17"**

Prezzo: 27.990,00 euro

Gli altri modelli

Hypermotard 698 mono	12.890,00	Monster 30° Ann.	17.690,00	Panigale V4 SP2	40.700,00
Scrambler Nighshift	12.390,00	Multistrada V2	15.990,00	Streetfighter V4	23.490,00
DesertX RR22	17.890,00	Multistrada V2 S Red	19.090,00	Streetfighter V4 S Red	26.490,00
Hypermotard 950	14.790,00	Panigale V2 Red	20.090,00	Streetfighter V4 SP2	36.090,00
Hypermotard 950 RVE	15.790,00	Panigale V2 Bayliss	22.990,00	Multistrada V4	19.990,00
SuperSport 950	15.690,00	Streetfighter V2 Red	18.390,00	Multistr. V4 Rally Red	27.490,00
SuperSport 950 S Red	17.890,00	Scrambler 1100 Sport Pro	16.990,00	Multistr. V4 S Red	23.990,00
Monster Red	12.390,00	Scrambler 1100 Dark P.	13.890,00	Multistr. V4 Pikes Peak	31.290,00
Monster Grey	12.590,00	Panigale V4 R	43.990,00	Diavel V4 Black	27.190,00
Monster+ Red	12.790,00	Panigale V4	26.290,00		

FANTIC MOTOR

Data listino: 01-11-2023
Via Tarantelli 7, 31030 Dosson di Casier (TV)
www.fanticmotor.it Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



XMF 125 Motard Performance

Cilindrata: **124,7 cm³**	Altezza sella: **880 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **7,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **112,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **11,0-15,0/9750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **11,8-1,2/6750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 270 - D 245**
Misure pneumatici: **100/80-17" - 130/70-17"**

Prezzo: 4.990,00 euro



XE 300

Cilindrata: **292,9 cm³**	Altezza sella: **970 mm**
N. tempi: **2** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **9,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **— kg**
N. marce: **5**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **—**
Coppia (Nm-kgm/giri): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 270 - D 240**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 140/80-17"**

Prezzo: 10.390,00 euro



Caballero 500 Rally

Cilindrata: **449,0 cm³**	Altezza sella: **860 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **12,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **150,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **29,4-40,0/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **43,0-4,4/6000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 320 - D 230**
Misure pneumatici: **110/80-19" - 140/80-17"**

Prezzo: 7.490,00 euro



Caballero 700 Scrambler

Cilindrata: **689,0 cm³**	Altezza sella: **830 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **13,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **175,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **54,5-74,0/9000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **70,0-7,1/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 330 - D 245**
Misure pneumatici: **110/80-19" - 150/70-17"**

Prezzo: 9.990,00 euro

Gli altri modelli

XE 50 Enduro Competition	4.290,00	XEF 250 Enduro	10.290,00
XE 50 Enduro Performance	3.790,00	XEF 250 Enduro Black Edition	9.990,00
XM 50 Motard Competition	4.290,00	XX 250 Cross e Black Edition	9.490,00
XM 50 Motard Performance	3.790,00	XXF 250 Cross	9.990,00
Caballero 125 Flat Track	5.390,00	XXF 250 Cross Black Edition	9.590,00
Caballero 125 Rally	5.790,00	XEF 310 Enduro	10.790,00
Caballero 125 Scrambler	5.390,00	XEF 450 Enduro e Black Edition	11.490,00
Caballero 125 Deluxe	5.490,00	XEF 450 Rally	16.490,00
XE 125 Enduro	9.290,00	XXF 450 Cross	10.990,00
XX 125 Cross e Black Edition	8.590,00	XXF 450 Cross Black Edition	10.990,00
XEF 125 Enduro Competition	5.790,00	Caballero 500 Flat Track	6.890,00
XEF 125 Enduro Performance	4.990,00	Caballero 500 Explorer	7.790,00
XMF 125 Motard Competition	5.790,00	Caballero 500 Scrambler	6.890,00
XEF 250 Enduro Competition	6.290,00	Caballero 500 Deluxe	7.040,00

GASGAS

Data listino: 01-12-2023
via Spallanzani 16/A, 24061 albano Sant'Alessandro (BG)
www.gasgas.com
Prezzi franco concessionario. Garanzia 2 anni.



EC 300

Cilindrata: **293,2 cm³**	Altezza sella: **950 mm**
N. tempi: **2** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **8,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **105,8 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **—**
Coppia (Nm-kgm/giri): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 220**
Misure pneumatici: **80/100-21" - 140/80-18"**

Prezzo: 10.800,00 euro



ES 700

Cilindrata: **692,7 cm³**	Altezza sella: **935 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **13,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **147,5 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **55,0-74,0/8000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **73,5-7,5/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 300 - D 240**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 140/80-18"**

Prezzo: 11.980,00 euro

Gli altri modelli

MC 50	4.660,00	TXT Racing 280	8.865,00
MC 65	5.840,00	TXT GP 300	9.640,00
MC 85	7.195,00	TXT Racing 300	8.970,00
MC 125	9.410,00	EC 350F	11.360,00
TXT Racing 125	8.660,00	MC 350F	11.035,00
EC 250	10.610,00	EC 450F	11.640,00
EC 250F	11.120,00	MC 450F	11.365,00
MC 250	10.330,00	MC 450F Factory Edition	13.415,00
MC 250F	10.745,00	MC 450F Prado Edition	14.050,00
TXT GP 250	9.430,00	EC 500F	11.825,00
TXT Racing 250	8.760,00	SM 700	11.980,00

HARLEY-DAVIDSON

Data listino: 24-01-2024
Via Giorgio Stephenson 73, 20157 Milano
www.harley-davidson.it
Prezzi franco concessionario, un anno di iscrizione al club H.O.G., assistenza stradale per 12 mesi e welcome kit. Garanzia di 2 anni.



Nightster Special

Cilindrata: **957,0 cm³**	Altezza sella: **715 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **11,7 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **225,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **66,0-89,0/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **95,0-9,7/5750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 320 - D 280**
Misure pneumatici: **100/90-19" - 150/80-16"**

Prezzo: 16.900,00 euro



Sportster S

Cilindrata: **1252,0 cm³**	Altezza sella: **765 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **11,8 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **228,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **90,0-122,4/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **125,0-12,7/6000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 320 - D 280**
Misure pneumatici: **160/70-17" - 180/70-16"**

Prezzo: 17.900,00 euro



CVO Pan America

Cilindrata: **1252,0 cm³**	Altezza sella: **77-88 cm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **21,2 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **299,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **112,0-152,0/8750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **129,0-13,1/6750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 280**
Misure pneumatici: **120/70-19" - 170/60-17"**

Prezzo: 28.400,00 euro

Pan America 1250 Special



Cilindrata: **1252,0 cm^3**	Altezza sella: **77-88 cm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **21,2 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **258,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **112,0-152,0/8750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **128,0-13,0/6750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 280**
Misure pneumatici: **120/70-19" - 170/60-17"**

Prezzo: 20.900,00 euro

Softail Standard



Cilindrata: **1745,0 cm^3**	Altezza sella: **680 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **13,2 litri**
Raffreddamento: **aria+liquido**	Peso in o.d.m.: **297,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **64,0-86,0/5020**
Coppia (Nm-kgm/giri): **144,0-14,6/3250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 292 - D 292**
Misure pneumatici: **100/90-19" - 150/80-16"**

Prezzo: 17.200,00 euro

Sport Glide



Cilindrata: **1745,0 cm^3**	Altezza sella: **680 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **18,9 litri**
Raffreddamento: **aria+liquido**	Peso in o.d.m.: **317,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **61,0-82,0/5020**
Coppia (Nm-kgm/giri): **139,0-14,2/3500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 292 - D 292**
Misure pneumatici: **130/70-18" - 180/70-16"**

Prezzo: 20.500,00 euro

Heritage Classic



Cilindrata: **1868,0 cm^3**	Altezza sella: **680 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **18,9 litri**
Raffreddamento: **aria+liquido**	Peso in o.d.m.: **330,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **70,0-94,0/5020**
Coppia (Nm-kgm/giri): **155,0-15,8/3250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 300 - D 292**
Misure pneumatici: **130/90-16" - 150/80-16"**

Prezzo: 27.400,00 euro

Fat Bob 114



Cilindrata: **1868,0 cm^3**	Altezza sella: **710 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **13,2 litri**
Raffreddamento: **aria+liquido**	Peso in o.d.m.: **306,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **69,0-93,0/5020**
Coppia (Nm-kgm/giri): **155,0-15,8/3500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 300 - D 292**
Misure pneumatici: **150/80-16" - 180/70-16"**

Prezzo: 22.500,00 euro

Fat Boy 114



Cilindrata: **1868,0 cm^3**	Altezza sella: **675 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **18,9 litri**
Raffreddamento: **aria+liquido**	Peso in o.d.m.: **317,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **70,0-94,0/5020**
Coppia (Nm-kgm/giri): **155,0-15,8/3250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 300 - D 292**
Misure pneumatici: **160/60-18" - 240/40-18"**

Prezzo: 26.700,00 euro

Road King Special



Cilindrata: **1868,0 cm^3**	Altezza sella: **695 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **22,7 litri**
Raffreddamento: **aria+liquido**	Peso in o.d.m.: **366,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **69,0-93,0/5250**
Coppia (Nm-kgm/giri): **158,0-16,1/3250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 300 - D 292**
Misure pneumatici: **160/60-18" - 240/40-18"**

Prezzo: 29.200,00 euro

Street Bob 114



Cilindrata: **1868,0 cm^3**	Altezza sella: **680 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **13,2 litri**
Raffreddamento: **aria+liquido**	Peso in o.d.m.: **297,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **70,0-94,0/5020**
Coppia (Nm-kgm/giri): **155,0-15,8/3250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 292 - D 292**
Misure pneumatici: **100/90-19" - 150/80-16"**

Prezzo: 17.800,00 euro

Ultra Limited



Cilindrata: **1868,0 cm^3**	Altezza sella: **740 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **22,7 litri**
Raffreddamento: **aria+liquido**	Peso in o.d.m.: **416,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **65,0-87,0/5020**
Coppia (Nm-kgm/giri): **160,0-16,3/3000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 300 - D 300**
Misure pneumatici: **130/70-18" - 180/55-18"**

Prezzo: 34.400,00 euro

Breakout 117



Cilindrata: **1923,0 cm^3**	Altezza sella: **665 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **18,9 litri**
Raffreddamento: **aria+liquido**	Peso in o.d.m.: **310,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **76,0-102,0/5020**
Coppia (Nm-kgm/giri): **168,0-17,1/3500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 300 - D 292**
Misure pneumatici: **130/60-21" - 240/40-18"**

Prezzo: 29.800,00 euro

Low Rider S



Cilindrata: **1923,0 cm^3**	Altezza sella: **710 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **18,9 litri**
Raffreddamento: **aria+liquido**	Peso in o.d.m.: **308,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **78,0-105,0/5020**
Coppia (Nm-kgm/giri): **168,0-17,1/3500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 300 - D 300**
Misure pneumatici: **110/90-19" - 180/70-16"**

Prezzo: 23.300,00 euro

Low Rider ST



Cilindrata: **1923,0 cm^3**	Altezza sella: **720 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **18,9 litri**
Raffreddamento: **aria+liquido**	Peso in o.d.m.: **327,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **78,0-105,0/5020**
Coppia (Nm-kgm/giri): **168,0-17,1/3500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 300 - D 300**
Misure pneumatici: **110/90-19" - 180/70-16"**

Prezzo: 24.800,00 euro

Road Glide



Cilindrata: **1923,0 cm^3**	Altezza sella: **720 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **22,7 litri**
Raffreddamento: **aria+liquido**	Peso in o.d.m.: **380,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **78,0-106,1/4600**
Coppia (Nm-kgm/giri): **176,0-17,9/3250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 300**
Misure pneumatici: **130/60-19" - 180/55-18"**

Prezzo: 32.200,00 euro

Street Glide



Cilindrata: **1923,0 cm^3**	Altezza sella: **715 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **22,7 litri**
Raffreddamento: **aria+liquido**	Peso in o.d.m.: **368,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **78,0-106,1/4600**
Coppia (Nm-kgm/giri): **176,0-17,9/3250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 300**
Misure pneumatici: **130/60-19" - 180/55-18"**

Prezzo: 32.200,00 euro

CVO Road Glide ST



Cilindrata: **1977,0 cm^3**	Altezza sella: **720 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **22,7 litri**
Raffreddamento: **aria+liquido**	Peso in o.d.m.: **380,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **95,0-129,2/4900**
Coppia (Nm-kgm/giri): **197,0-20,1/4000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 300**
Misure pneumatici: **130/60-19" - 180/55-18"**

Prezzo: 48.500,00 euro

Gli altri modelli

Pan America 1250	19.500,00	Road Glide ST Fast J. Enthusiast	40.200,00
Freewheeler	36.500,00	Street Glide ST Fast J. Enthusiast	40.200,00
Low Rider ST Fast Johnnie Enthusiast	26.600,00	Tri Glide Ultra	46.400,00
Electra Glide Highway King	39.500,00	CVO Street Glide	47.500,00
Road Glide Limited	34.400,00	CVO Road Glide	47.500,00

HONDA

Data listino: 05-03-2024
Via della Cecchignola 5/7, 00143 Roma
www.honda.it
Prezzi franco concessionario.
Garanzia di 6 anni.
Versione a 35 kW per i modelli NC750 e CB-CBR650R.
I modelli CRF sono distribuiti da Red Moto prezzi franco fabbrica.



CB 125 F

Cilindrata: **124,7 cm³**	Altezza sella: **790 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **11,0 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso in o.d.m.: **117,0 kg**
N. marce: **5**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **8,0-11,0/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **10,9-1,1/6000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 240 - T 130**
Misure pneumatici: **80/100-18" - 90/90-18"**
Prezzo: 2.990,00 euro



CB 125 R

Cilindrata: **124,9 cm³**	Altezza sella: **816 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **10,1 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **130,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **11-15/10000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **11,6-1,2/8000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 296 - D 220**
Misure pneumatici: **110/70-17" - 150/60-17"**
Prezzo: 4.990,00 euro



Grom 125

Cilindrata: **124,9 cm³**	Altezza sella: **761 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **5,5 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso in o.d.m.: **103,0 kg**
N. marce: **5**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **7,2-10,0/7250**
Coppia (Nm-kgm/giri): **10,5-1,1/5500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 220 - D 190**
Misure pneumatici: **120/70-12" - 130/70-12"**
Prezzo: 4.190,00 euro



CB 300 R

Cilindrata: **286,0 cm³**	Altezza sella: **799 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **10,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **143,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **23,1-31,4/8500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **27,5-2,8/7500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 296 - D 220**
Misure pneumatici: **110/70-17" - 150/60-17"**
Prezzo: 5.590,00 euro



CRF 300 Rally

Cilindrata: **286,0 cm³**	Altezza sella: **885 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **12,8 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **153,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **20,1-27,3/8500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **26,6-2,7/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 296 - D 220**
Misure pneumatici: **80/100-21" - 120/80-18"**
Prezzo: 6.890,00 euro



CRF 300RX Enduro

Cilindrata: **295,5 cm³**	Altezza sella: **964 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **7,3 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **107,8 kg**
N. marce: **5**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **—**
Coppia (Nm-kgm/giri): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 240**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 140/80-18"**
Prezzo: 11.390,00 euro



CBR 500 R

Cilindrata: **471,0 cm³**	Altezza sella: **785 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **17,1 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **191,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **35,0-48,0/8600**
Coppia (Nm-kgm/giri): **43,0-4,4/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 296 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 160/60-17"**
Prezzo: 7.390,00 euro



Hornet 500

Cilindrata: **471,0 cm³**	Altezza sella: **785 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **17,1 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **188,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **35,0-48,0/8600**
Coppia (Nm-kgm/giri): **43,0-4,4/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 296 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 160/60-17"**
Prezzo: 6.690,00 euro



NX 500

Cilindrata: **471,0 cm³**	Altezza sella: **830 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **17,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **196,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **35,0-48,0/8600**
Coppia (Nm-kgm/giri): **43,0-4,4/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 296 - D 240**
Misure pneumatici: **110/80-19" - 160/60-17"**
Prezzo: 7.390,00 euro



CL500

Cilindrata: **471,0 cm³**	Altezza sella: **790 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **12,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **192,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **34,3-46,6/8500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **43,4-4,4/6250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 310 - D 240**
Misure pneumatici: **110/80-19" - 150/70-17"**
Prezzo: 7.190,00 euro



Rebel 500

Cilindrata: **471,0 cm³**	Altezza sella: **690 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **11,2 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **191,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **34,0-46,0/8500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **43,3-4,4/6000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 296 - D 240**
Misure pneumatici: **130/90-16" - 150/80-16"**
Prezzo: 6.890,00 euro



Rebel 500+

Cilindrata: **471,0 cm³**	Altezza sella: **690 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **11,2 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **191,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **34,0-46,0/8500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **43,3-4,4/6000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 296 - D 240**
Misure pneumatici: **130/90-16" - 150/80-16"**
Prezzo: 7.240,00 euro



CBR 600 RR

Cilindrata: **599,0 cm³**	Altezza sella: **820 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4**	Capacità serb.: **11,2 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **193,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **89,0-121,0/14250**
Coppia (Nm-kgm/giri): **63,0-6,4/11500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 310 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**
Prezzo: 11.990,00 euro



CB 650 R e-Clutch

Cilindrata: **649,0 cm³**	Altezza sella: **810 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4**	Capacità serb.: **15,4 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **207,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **70,0-95,0/12000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **63,0-6,4/9500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 310 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**
Prezzo: 9.190,00 euro



CBR 650 R e-Clutch

Cilindrata: **649,0 cm³**	Altezza sella: **810 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4**	Capacità serb.: **15,4 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **211,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **70,0-95,0/12000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **63,0-6,4/9500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 310 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**
Prezzo: 10.090,00 euro

Le Miss Grand Prix, hostess Ducati

OLTRE 100 MILA PERSONE ALLA "FESTA IN ROSSO DUCATI" A SAN BENEDETTO DEL TRONTO

WEEK-END DI PASQUA CON LE MOTO GP DUCATI DI FRANCESCO BAGNAIA E LA MOTOE DI MATTIA CASADEI



Gaia Rovosecchi posa sulla **moto Gp Ducati** di Francesco Bagnaia

Protagoniste assolute nel week-end di Pasqua a San Benedetto del Tronto sono state la stupenda *Moto GP* guidata dal campione del mondo **Francesco Bagnaia** e la *Moto E* campione del mondo in carica, guidata da **Mattia Casadei**, esposte al pubblico in Viale Moretti, nel centro della cittadina marchigiana da sabato 30 marzo a lunedì 1 aprile, e non potevano mancare, a fare da contorno, le vincitrici di *Miss Grand Prix*, in divisa ufficiale "*Motosprint*" e "*In Moto*", media partners dell'evento, tra cui **Fabiola Sacripante** (*Miss Grand Prix Moto 2023*), **Giada Casalena** (*Miss Grand Prix Fitness 2023*), **Greta Galbianco** (*Miss Grand Prix on_the_web 2024*) oltre alle bellissime **Gaia**, **Sara**, **Rebecca** e **Beatrice**. Grandissimo riscontro da parte del pubblico, per il test-ride, al quale hanno aderito 430 persone, appassionati di motori, che hanno avuto il piacere di provare su strada, la gamma delle nuove Ducati alla presenza del campione **Giancarlo Falappa**. Nei tre giorni, dieci Ducati partivano ogni ora per le vie di San Benedetto del Tronto, con tappa gastronomica al *Bakeri* di Porto d'Ascoli con lo scopo di provare i brividi di guidare le nuove Ducati.Affollatissimo anche il corner di *RadioAzzurra*, punto nevralgico della festa, la quale, per tutta la settimana radiofonica, ha coinvolto il pubblico con giochi e quiz selezionando quattro vincitori che si sono aggiudicati bellissimi caschi *CGM Italia*, ritirati poi alla Festa in Rosso, consegnati dal Sindaco e dall'Assessore alla cultura. L'Amministrazione Comunale di San Benedetto del Tronto, capitanata dal Sindaco **Antonio Spazzafumo** e dall'Assessore alla cultura **Lia Sebastiani**, sono stati molto entusiasti del grande afflusso di pubblico incuriosito da questo particolare evento così esclusivo e difficilissimo da aggiudicarsi, il tutto organizzato dal Manager Emiliano **Claudio Marastoni**, con la prestigiosa collaborazione del *Concessionario Ducati Marche* "**Brothers Moto**" *di Ancona* con la collaborazione del *Ducati Club Marche*. Si ringrazia per la collaborazione Vincenzo Sideri, Maurizio Marcellusi, *Caffè Florian*. Un particolare ringraziamento *all'associazione nazionale Vigili del Fuoco del corpo Nazionale Sezione Ascoli Piceno* e a *Fi.fa network*, addetti alla sicurezza del Villaggio "Festa in Rosso".

Foto di Tatiana Materouchtcheva

Premiazione dei caschi CGM Italia con **Angela Benigni** titolare di RadioAzzurra, Assessore alla cultura **Lia Sebastiani**, Sindaco **Antonio Spazzafumo**



NC 750 X



Cilindrata: **745,0 cm³**	Altezza sella: **800 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **14,1 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **214,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **43,1-58,6/6750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **69,0-7,0/4750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 320 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 160/60-17"**

Prezzo: 8.690,00 euro

NC 750 X DCT



Cilindrata: **745,0 cm³**	Altezza sella: **800 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **14,1 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **224,0 kg**
N. marce: **A+6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **43,1-58,6/6750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **69,0-7,0/4750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 320 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 160/60-17"**

Prezzo: 9.690,00 euro

NC 750 X DCT Travel



Cilindrata: **745,0 cm³**	Altezza sella: **800 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **14,1 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **— kg**
N. marce: **A+6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **43,1-58,6/6750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **69,0-7,0/4750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 320 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 160/60-17"**

Prezzo: 11.790,00 euro

Hornet



Cilindrata: **755,0 cm³**	Altezza sella: **795 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **15,2 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **189,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **67,5-92,0/9500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **75,0-7,6/7250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 296 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 160/60-17"**

Prezzo: 7.990,00 euro

Transalp



Cilindrata: **755,0 cm³**	Altezza sella: **850 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **16,9 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **208,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **67,5-92,0/9500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **75,0-7,6/7250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 310 - D 256**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 150/70-18"**

Prezzo: 10.690,00 euro

Transalp Travel Edition



Cilindrata: **755,0 cm³**	Altezza sella: **850 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **16,9 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **— kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **67,5-92,0/9500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **75,0-7,6/7250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 310 - D 256**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 150/70-18"**

Prezzo: 14.390,00 euro

CB 1000 R



Cilindrata: **998,0 cm³**	Altezza sella: **830 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4**	Capacità serb.: **16,2 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **213,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **107,0-145,0/10500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **104,0-10,6/8250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 310 - D 256**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 190/55-17"**

Prezzo: 13.590,00 euro

Fireblade SP



Cilindrata: **999,9 cm³**	Altezza sella: **830 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4**	Capacità serb.: **16,1 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **201,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **160,1-217,5/14500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **113,0-11,5/12500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 330 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 200/55-17"**

Prezzo: 27.490,00 euro

Africa Twin



Cilindrata: **1.084,0 cm³**	Altezza sella: **85/87 cm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **18,8 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **231,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **75,0-102,0/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **112,0-11,4/5500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 310 - D 256**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 150/70-18"**

Prezzo: 15.290,00 euro

Africa Twin DCT



Cilindrata: **1.084,0 cm³**	Altezza sella: **85/87 cm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **18,8 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **244,0 kg**
N. marce: **A+6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **75,0-102,0/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **112,0-11,4/5500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 310 - D 256**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 150/70-18"**

Prezzo: 17.490,00 euro

Africa Twin Adv. Sports DCT



Cilindrata: **1.084,0 cm³**	Altezza sella: **85/87 cm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **24,8 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **253,0 kg**
N. marce: **A+6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **75,0-102,0/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **105,0-10,7/6250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 310 - D 256**
Misure pneumatici: **110/80-19" - 150/70-18"**

Prezzo: 20.490,00 euro

Africa T. DCT Adv. S. Tr. Ed.



Cilindrata: **1.084,0 cm³**	Altezza sella: **85/87 cm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **24,8 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **— kg**
N. marce: **A+6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **75,0-102,0/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **105,0-10,7/6250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 310 - D 256**
Misure pneumatici: **110/80-19" - 150/70-18"**

Prezzo: 23.390,00 euro

NT1100 Travel



Cilindrata: **1.084,0 cm³**	Altezza sella: **820 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **20,4 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **238,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **75,0-102,0/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **104,0-10,6/6250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 310 - D 256**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 16.290,00 euro

NT1100 DCT



Cilindrata: **1.084,0 cm³**	Altezza sella: **820 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **20,4 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **248,0 kg**
N. marce: **A+6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **75,0-102,0/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **104,0-10,6/6250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 310 - D 256**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 15.790,00 euro

Rebel 1100 DCT Tour



Cilindrata: **1.084,0 cm³**	Altezza sella: **700 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **13,6 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **233,0 kg**
N. marce: **A+6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **64,0-87,0/7000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **98,0-10,0/4750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 320 - D 256**
Misure pneumatici: **130/70-18" - 180/65-16"**

Prezzo: 13.490,00 euro

Gold Wing DCT



Cilindrata: **1.833,0 cm³**	Altezza sella: **745 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **6**	Capacità serb.: **21,1 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **367,0 kg**
N. marce: **A+7**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **93,0-126,0/5500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **170,0-17,3/4500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 316**
Misure pneumatici: **130/70-18" - 200/55-16"**

Prezzo: 29.290,00 euro



Gold Wing Tour DCT Airbag

Cilindrata: **1.833,0 cm^3**	Altezza sella: **745 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **6**	Capacità serb.: **21,1 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **367,0 kg**
N. marce: **A+7**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **93,0-126,0/5500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **170,0-17,3/4500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 316**
Misure pneumatici: **130/70-18" - 200/55-16"**

Prezzo: 38.190,00 euro

Gli altri modelli

CRF 50F	2.550,00	CRF 450 R	10.490,00
CRF 110F	2.890,00	NC 750 X DCT Urban	10.640,00
DAX125	4.290,00	NC 750 X Travel	10.790,00
Monkey125	4.490,00	NC 750 X Urban	9.640,00
CRF 150RB	6.590,00	Transalp Easy Travel	13.690,00
CRF 250 R	9.990,00	Transalp Urban	11.690,00
CRF 250RX Enduro	10.990,00	CB 1000 R Black Edition	15.090,00
CRF 250RX Enduro 50°anniversario	10.990,00	CBR 1000 RR-R Fireblade	23.490,00
CRF 250RX Enduro Special	12.290,00	CBR 1000 RR-R Fireblade SP Carbon	31.490,00
CRF 300L	5.690,00	Africa Twin L3	16.290,00
CRF 300RX Enduro Special	12.590,00	Africa Twin Adventure Sports L4	19.290,00
CRF 300RX Enduro 50°anniversario	11.390,00	NT1100	14.690,00
CRF 400-450RX Enduro	11.990,00	NT1100 Urban	15.440,00
CRF 400-450RX Enduro 50°anniversario	11.990,00	NT1100 DCT Travel	17.390,00
CRF 400-450RX Enduro Special	13.290,00	NT1100 DCT Urban	16.540,00
CRF 450RX Supermoto	12.490,00	Rebel 1100 DCT1100	11.890,00

HUSQVARNA

Data listino: 07-04-2024
via Spallanzani 16/B, 24061 albano Sant'Alessandro (BG)
www.husqvarna-motorcycles.com
Prezzi franco concessionario.
Garanzia di 2 anni 401, 701, 901. 30 giorni per Enduro Competition e Cross. Versione 35 kW per gamma 701.



Svartpilen 125

Cilindrata: **125,0 cm^3**	Altezza sella: **820 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **13,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **151,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **11,0-15,0/10000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **11,5-1,2/7750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 320 - D 240**
Misure pneumatici: **110/70-17" - 150/60-17"**

Prezzo: 5.730,00 euro



TE 250i

Cilindrata: **249,0 cm^3**	Altezza sella: **952 mm**
N. tempi: **2** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **8,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **107,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **—**
Coppia (Nm-kgm/giri): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 220**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 140/80-18"**

Prezzo: 11.860,00 euro



TE 300 Pro

Cilindrata: **293,2 cm^3**	Altezza sella: **952 mm**
N. tempi: **2** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **8,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **108,5 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **—**
Coppia (Nm-kgm/giri): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 220**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 140/80-18"**

Prezzo: 13.415,00 euro



Vitpilen 401

Cilindrata: **398,6 cm^3**	Altezza sella: **820 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **13,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **154,5 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **33,0-45,0/8500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **39,0-4,0/7000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 320 - D 240**
Misure pneumatici: **110/70-17" - 150/60-17"**

Prezzo: 6.680,00 euro



701 Enduro

Cilindrata: **692,7 cm^3**	Altezza sella: **950 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **13,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **147,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **55,0-74,8/8000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **73,5-7,5/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 300 - D 240**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 140/80-18"**

Prezzo: 12.980,00 euro



Svartpilen 801

Cilindrata: **799,0 cm^3**	Altezza sella: **820 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **14,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **181,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **77,0-105,0/9250**
Coppia (Nm-kgm/giri): **87,0-8,9/8000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 300 - D 240**
Misure pneumatici: **110/80-18" - 180/55-17"**

Prezzo: 11.530,00 euro



901 Norden

Cilindrata: **889,0 cm^3**	Altezza sella: **85-87 cm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **19,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **204,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **77,0-105,0/8000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **100,0-10,2/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 260**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 150/70-18"**

Prezzo: 15.700,00 euro



901 Norden Expedition

Cilindrata: **889,0 cm^3**	Altezza sella: **87-89 cm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **19,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **214,5 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **77,0-105,0/8000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **100,0-10,2/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 260**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 150/70-18"**

Prezzo: 17.580,00 euro

Gli altri modelli

TC 50	4.850,00	TE 300i	12.215,00
TC 65	6.090,00	FC 350	12.550,00
TC 85	7.245,00	FE 350	12.720,00
TC 125	10.720,00	FE 350 Pro	13.920,00
Vitpilen 125	5.630,00	Svartpilen 401	6.780,00
TC 150	10.350,00	FC 450	12.950,00
TE 150i	10.780,00	FC 450 Rockstar Edition	13.520,00
FE 250	12.470,00	FE 450	12.990,00
TC 250	11.700,00	FS 450	13.190,00
FC 250	12.190,00	FE 501	13.090,00
TC 300	12.150,00	701 Supermoto	12.980,00

INDIAN

Data listino: 01-01-2024
Via Filippo da Desio 49/51, 20832 (MB) www.indianmoto.it
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



FTR Rally

Cilindrata: **1.203,0 cm^3**	Altezza sella: **82-85 cm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **12,9 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **242,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **88,3-120,0/8250**
Coppia (Nm-kgm/giri): **120,0-12,2/6000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 260**
Misure pneumatici: **120/70-19" - 150/70-18"**

Prezzo: 17.790,00 euro

Gli altri modelli

Scout	15.590,00	Challenger Dark Horse	33.590,00
Scout Bobber	15.990,00	Challenger Elite	42.590,00
Scout Bobber Twenty	16.890,00	Challenger Limited	32.990,00
Scout Rogue	16.390,00	Chieftain Dark Horse	32.790,00
FTR 1200	15.990,00	Chieftain Limited	32.490,00
FTR 1200 Carbon	19.990,00	Roadmaster	34.990,00
FTR 1200 100% R Carbon	21.790,00	Roadmaster Dark Horse	35.490,00
FTR 1200 Sport	17.790,00	Roadmaster Limited	35.290,00
Chief Bobber Dark Horse	22.790,00	Springfield	30.490,00
Chief Dark Horse	20.790,00	Springfield Dark Horse	30.990,00
Sport Chief	23.590,00	Pursuit Dark Horse Premium Package	37.790,00
Super Chief Limited	25.590,00	Pursuit Limited Premium Package	37.290,00

KAWASAKI

Data listino: 25-01-2024
Via Meraviglia 31, 20020 Lainate (MI)
www.kawasaki.it
Prezzi franco concessionario.
Garanzia di 4 anni.
Versione a 35 kW: Vulcan S - Versys 650 - Z 650 - Ninja 650 - Z 900 (A2).



Z125

Cilindrata: **125,0 cm³**	Altezza sella: **815 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **11,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **147,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **11-15/10000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **11,7-1,2/7700**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 290 - D 220**
Misure pneumatici: **100/80-17" - 130/70-17"**
Prezzo: 4.890,00 euro



Ninja ZX-4RR

Cilindrata: **399,0 cm³**	Altezza sella: **800 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4**	Capacità serb.: **15,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **189,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **57,0-77,0/14500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **39,0-4,0/13000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 290 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 160/60-17"**
Prezzo: 9.690,00 euro



Eliminator SE

Cilindrata: **451,0 cm³**	Altezza sella: **735 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **13,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **177,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **33,4-45,4/9000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **42,6-4,3/6000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 310 - D 240**
Misure pneumatici: **130/70-18" - 150/80-16"**
Prezzo: 6.890,00 euro



Ninja 500 SE

Cilindrata: **451,0 cm³**	Altezza sella: **785 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **14,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **172,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **33,4-45,4/9000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **42,6-4,3/6000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 310 - D 220**
Misure pneumatici: **110/70-17" - 150/60-17"**
Prezzo: 6.990,00 euro



Z500 SE

Cilindrata: **451,0 cm³**	Altezza sella: **785 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **14,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **172,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **33,4-45,4/9000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **42,6-4,3/6000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 310 - D 220**
Misure pneumatici: **110/70-17" - 150/60-17"**
Prezzo: 6.340,00 euro



Ninja ZX-6R

Cilindrata: **636,0 cm³**	Altezza sella: **830 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4**	Capacità serb.: **17,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **198,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **95,2-129,0/13000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **69,0-7,0/10800**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 310 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**
Prezzo: 12.790,00 euro



Ninja 650

Cilindrata: **649,0 cm³**	Altezza sella: **790 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **15,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **193,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **50,2-68,0/8000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **64,0-6,5/6700**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 300 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 160/60-17"**
Prezzo: 8.190,00 euro



Versys 650

Cilindrata: **649,0 cm³**	Altezza sella: **845 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **21,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **217,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **49,0-66,0/8500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **61,0-6,2/7000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 300 - D 250**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 160/60-17"**
Prezzo: 8.690,00 euro



Vulcan S

Cilindrata: **649,0 cm³**	Altezza sella: **705 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **14,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **229,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **44,7-61,0/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **62,4-6,4/6600**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 300 - D 250**
Misure pneumatici: **120/70-18" - 160/60-17"**
Prezzo: 8.540,00 euro



Z650

Cilindrata: **649,0 cm³**	Altezza sella: **790 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **15,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **188,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **50,2-68,0/8000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **64,0-6,5/6700**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 300 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 160/60-17"**
Prezzo: 7.390,00 euro



Z650RS

Cilindrata: **649,0 cm³**	Altezza sella: **820 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **12,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **187,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **50,2-68,0/8000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **64,0-6,5/6700**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 300 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 160/60-17"**
Prezzo: 8.290,00 euro



W800

Cilindrata: **773,0 cm³**	Altezza sella: **790 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **15,0 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso in o.d.m.: **221,0 kg**
N. marce: **5**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **35,0-48,0/6000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **62,9-6,4/4800**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 320 - D 270**
Misure pneumatici: **100/90-19" - 130/80-18"**
Prezzo: 10.690,00 euro



Z900 SE

Cilindrata: **948,0 cm³**	Altezza sella: **820 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4**	Capacità serb.: **17,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **213,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **92,2-125,0/9500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **98,6-10,1/7700**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 300 - D 250**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**
Prezzo: 11.890,00 euro



Z900RS SE

Cilindrata: **948,0 cm³**	Altezza sella: **845 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4**	Capacità serb.: **17,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **215,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **82,0-111,0/8500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **98,5-10,0/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 300 - D 250**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**
Prezzo: 14.790,00 euro



Ninja H2 SX SE

Cilindrata: **998,0 cm³**	Altezza sella: **835 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4**	Capacità serb.: **19,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **267,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **147,1-200,0/11000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **137,3-14,0/8500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 250**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 190/55-17"**
Prezzo: 29.690,00 euro



Ninja ZX-10R

Cilindrata: **998,0 cm³**	Altezza sella: **835 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4**	Capacità serb.: **17,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **207,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **149,3-203,0/13200**
Coppia (Nm-kgm/giri): **114,9-11,7/11400**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 330 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 190/55-17"**

Prezzo: 21.590,00 euro



Z H2 SE

Cilindrata: **998,0 cm³**	Altezza sella: **830 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4**	Capacità serb.: **19,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **239,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **147,1-200,0/11000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **137,0-14,0/8500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 260**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 190/55-17"**

Prezzo: 22.640,00 euro



Ninja 1000SX

Cilindrata: **1043,0 cm³**	Altezza sella: **835 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4**	Capacità serb.: **19,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **235 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **104,5-142,0/10000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **111,0-11,3/8000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 300 - D 250**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 190/50-17"**

Prezzo: 15.290,00 euro



Ninja 1000SX 40th

Cilindrata: **1043,0 cm³**	Altezza sella: **835 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4**	Capacità serb.: **19,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **235 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **104,5-142,0/10000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **111,0-11,3/8000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 300 - D 250**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 190/50-17"**

Prezzo: 15.340,00 euro



Versys 1000 SE

Cilindrata: **1043,0 cm³**	Altezza sella: **840 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4**	Capacità serb.: **21,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **257,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **88,2-120,0/9000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **102,0-10,4/7500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 310 - D 250**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

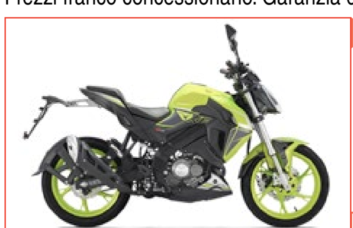
Prezzo: 17.540,00 euro

Gli altri modelli

KX65	4.190,00	Ninja 650	8.340,00
KX85	5.490,00	Ninja 650 40th	8.390,00
KLX140R	3.949,00	Versys 650 (BK2)	8.540,00
Ninja 125	5.190,00	Z650 (GY2)	7.290,00
Z125 (GN1)	4.790,00	Vulcan S (BK1)	8.340,00
KX250	9.390,00	Z900	10.390,00
KX250X	9.490,00	Z900 (BK1)	10.290,00
KX450	10.640,00	Z900 A2 (BK1)	9.990,00
KX450X	10.840,00	Z900 A2	10.090,00
Ninja ZX-4R	8.990,00	Z900 RS	13.290,00
Ninja ZX-4RR 40th	9.890,00	Z900 RS Yellow Ball Edition	13.590,00
Eliminator	6.490,00	Ninja ZX10-R 40th	21.940,00
Ninja 500	6.490,00	Ninja H2R	56.000,00
Z500	5.990,00	Ninja 1000SX (BK1)	15.090,00
Ninja ZX-6R 40th	13.040,00	Verys 1000S	15.400,00

KEEWAY

Data listino: 01-01-2024
Via Cesare Battisti 11, 40054 Budrio (BO)
https://italy.keeway.com
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



RKF 125

Cilindrata: **124,8 cm³**	Altezza sella: **810 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **10,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **147,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **9,4-12,8/9500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **10,0-1,0/8500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 220**
Misure pneumatici: **100/80-17" - 130/70-17"**

Prezzo: 2.690,00 euro



V 302C

Cilindrata: **298,0 cm³**	Altezza sella: **690 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **15,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **167,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **22,0-29,9/8500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **26,5-2,7/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 300 - D 240**
Misure pneumatici: **120/80-16" - 150/80-15"**

Prezzo: 4.990,00 euro

Gli altri modelli

K-light	2.290,00	Superlight 125	2.290,00
X-light	2.790,00	V-Cruise 125	4.290,00
RK V125C	3.890,00		

KL MOTORCYCLE

Data listino: 01-01-2024
Via G. Matteotti 9/11, 22060 Arosio (CO)
www.kl-motors.com
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



Duel 125

Cilindrata: **124,2 cm³**	Altezza sella: **770 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **12,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **142,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **9,5-12,9/9500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **10,5-1,1/7500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 275 - D 220**
Misure pneumatici: **110/70-17" - 140/70-17"**

Prezzo: 2.990,00 euro

Gli altri modelli

KXE Enduro 125	3.790,00	KXE Motard 125	3.690,00

KOVE

Data listino: 01-01-2024
Via G. Matteotti 9/11, 22060 Arosio (CO)
www.kovemoto.it
Prezzi franco fabbrica. Garanzia di 2 anni.



450 Rally Low

Cilindrata: **449,0 cm³**	Altezza sella: **910 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **— litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **145,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **—**
Coppia (Nm-kgm/giri): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 290 - D 240**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 140/80-18"**

Prezzo: 8.990,00 euro

510X Adventure

Cilindrata: **498,0 cm³**	Altezza sella: **830 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **20,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **205,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **35,0-47,6/8500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **45,0-4,6/7000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 298 - D 240**
Misure pneumatici: **110/80-19" - 150/70-17"**

Prezzo: 6.990,00 euro



800X Pro

Cilindrata: **799,0 cm³**	Altezza sella: **875 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **19,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **205,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **71,0-96,5/9000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **79,0-8,1/7500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 240**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 150/70-18"**

Prezzo: 9.790,00 euro

Gli altri modelli

510F Scrambler	6.990,00	800X Adventure	8.990,00

KTM

Data listino: 24-04-2024
Via Spallanzani 16/A, 24061 Albano Sant'Alessandro (BG)
www.ktm.com
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni, 4 anni la gamma 1290-1390, 30 giorni per EXC-SX. Versione 35 kW per 690 e 790.



125 Duke

Cilindrata: **124,7 cm³** | Altezza sella: **830 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1** | Capacità serb.: **13,4 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso a secco: **139,0 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **11,0-15,0/9500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **12,0-1,2/8000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 300 - D 230**
Misure pneumatici: **110/70-17" - 150/60-17"**

Prezzo: 5.730,00 euro



250 EXC-F

Cilindrata: **249,9 cm³** | Altezza sella: **963 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1** | Capacità serb.: **8,5 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso a secco: **106,2 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **—**
Coppia (Nm-kgm/giri): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 220**
Misure pneumatici: **80/100-21" - 140/80-18"**

Prezzo: 12.215,00 euro



300 EXC

Cilindrata: **293,2 cm³** | Altezza sella: **963 mm**
N. tempi: **2** - N. cilindri: **1** | Capacità serb.: **9,0 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso a secco: **104,6 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **—**
Coppia (Nm-kgm/giri): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 220**
Misure pneumatici: **80/100-21" - 140/80-18"**

Prezzo: 11.860,00 euro



350 EXC-F

Cilindrata: **349,7 cm³** | Altezza sella: **963 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1** | Capacità serb.: **8,5 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso a secco: **103,8 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **—**
Coppia (Nm-kgm/giri): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 220**
Misure pneumatici: **80/100-21" - 140/80-18"**

Prezzo: 12.480,00 euro



390 Adventure

Cilindrata: **373,2 cm³** | Altezza sella: **855 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1** | Capacità serb.: **14,5 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso a secco: **158,0 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **32,0-44,0/9000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **37,0-3,8/7000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 320 - D 230**
Misure pneumatici: **110/90-19" - 130/80-17"**

Prezzo: 7.690,00 euro



390 Duke

Cilindrata: **373,2 cm³** | Altezza sella: **830 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1** | Capacità serb.: **13,4 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso a secco: **150,0 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **32,0-44,0/9000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **37,0-3,8/7000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 320 - D 230**
Misure pneumatici: **110/70-17" - 150/60-17"**

Prezzo: 6.780,00 euro



RC 390

Cilindrata: **373,2 cm³** | Altezza sella: **824 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1** | Capacità serb.: **13,7 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso a secco: **155,0 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **32,0-44,0/9000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **37,0-3,8/7000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 320 - D 230**
Misure pneumatici: **110/70-17" - 150/60-17"**

Prezzo: 7.330,00 euro



450 EXC-F

Cilindrata: **449,9 cm³** | Altezza sella: **963 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1** | Capacità serb.: **8,5 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso a secco: **107,4 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **—**
Coppia (Nm-kgm/giri): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 220**
Misure pneumatici: **80/100-21" - 140/80-18"**

Prezzo: 12.780,00 euro



690 Enduro R

Cilindrata: **692,7 cm³** | Altezza sella: **929 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1** | Capacità serb.: **13,5 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso a secco: **146,0 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **55,0-74,0/8000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **73,5-7,5/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 300 - D 240**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 140/80-18"**

Prezzo: 12.980,00 euro



690 SMC R

Cilindrata: **692,7 cm³** | Altezza sella: **892 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1** | Capacità serb.: **13,5 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso a secco: **147,0 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **55,0-74,0/8000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **73,5-7,5/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 320 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 160/60-17"**

Prezzo: 12.980,00 euro



790 Adventure

Cilindrata: **799,0 cm³** | Altezza sella: **84-86 cm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2** | Capacità serb.: **20,0 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso a secco: **199,0 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **70,0-95,0/8000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **88,0-9,0/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 260**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 150/70-18"**

Prezzo: 11.980,00 euro



790 Duke

Cilindrata: **799,0 cm³** | Altezza sella: **825 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2** | Capacità serb.: **14,0 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso a secco: **169,0 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **70,0-95,0/8000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **87,0-8,9/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 300 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 9.230,00 euro



890 Adventure

Cilindrata: **889,0 cm³** | Altezza sella: **84-86 cm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2** | Capacità serb.: **20,0 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso a secco: **196,0 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **77,0-105,0/8000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **100,0-10,2/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 260**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 150/70-18"**

Prezzo: 15.480,00 euro



890 SMT

Cilindrata: **889,0 cm³** | Altezza sella: **860 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2** | Capacità serb.: **15,8 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso a secco: **194,0 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **77,0-105,0/8000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **100,0-10,2/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 260**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 15.280,00 euro



990 Duke

Cilindrata: **947,0 cm³** | Altezza sella: **825 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2** | Capacità serb.: **14,8 litri**
Raffreddamento: **liquido** | Peso a secco: **179,0 kg**
N. marce: **6** | Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **90,5-123,0/9500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **103,0-10,5/6750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 300 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 15.230,00 euro



1290 Super Adventure S

Cilindrata: **1301,0 cm³**	Altezza sella: **85-87 cm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **23,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **220,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **118,0-160,0/9000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **138,0-14,1/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 267**
Misure pneumatici: **120/70-19" - 170/60-17"**

Prezzo: 22.180,00 euro



1290 Super Adventure R

Cilindrata: **1301,0 cm³**	Altezza sella: **880 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **23,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **221,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **118,0-160,0/9000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **138,0-14,1/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 267**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 150/70-18"**

Prezzo: 22.480,00 euro



1290 Super Duke GT

Cilindrata: **1301,0 cm³**	Altezza sella: **835 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **23,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **209,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **128,7-175,0/9750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **141,0-14,4/7000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 190/55-17"**

Prezzo: 22.930,00 euro



1390 Super Duke R

Cilindrata: **1350,0 cm³**	Altezza sella: **834 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **17,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **200,5 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **139,8-190,0/10000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **145,0-14,7/8000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 200/55-17"**

Prezzo: 22.200,00 euro



1390 Super Duke R Evo

Cilindrata: **1350,0 cm³**	Altezza sella: **834 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **17,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **200,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **139,8-190,0/10000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **145,0-14,7/8000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 200/55-17"**

Prezzo: 24.280,00 euro

Gli altri modelli

50 SX Factory Edition	5.350,00	250 EXC Six Days	12.350,00	390 Adventure SW	8.180,00
50 SX mini	4.425,00	250 EXC-F Six Days	12.915,00	450 EXC-F Six Days	13.480,00
50 SX	4.850,00	250 SX	11.600,00	450 SMR	13.190,00
65 SX	6.090,00	250 SX-F	12.090,00	450 SX-F	12.850,00
85 SX	7.195,00	250 SX-F Adamo Ed.	12.090,00	450 SX-F Factory Ed.	13.415,00
RC 125	6.180,00	300 EXC Hardenduro	13.360,00	500 EXC-F	12.990,00
125 SX	10.620,00	300 EXC Six Days	12.560,00	500 EXC-F Six Days	13.690,00
150 EXC	10.530,00	300 SX	12.050,00	890 Adventure R	17.800,00
150 SX	11.250,00	350 EXC-F Six Days	13.180,00	890 Adventure Rally R	23.899,00
250 EXC	11.650,00	350 SX-F	12.450,00		

MALAGUTI

Data listino: 01-12-2022
Via Giotto 12/B, 39100 Bolzano https://malaguti.bike/it/
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



Drakon 125

Cilindrata: **124,8 cm³**	Altezza sella: **805 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **10,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **145,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **10,0-13,6/9500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **11,4-1,2/7500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 300 - D 218**
Misure pneumatici: **100/80-17" - 130/70-17"**

Prezzo: 4.099,00 euro

Gli altri modelli

Dune125	4.199,00	XSM 125	4.599,00
Dune125 X	3.999,00	XTM 125	4.499,00

MBP

Data listino: 01-01-2024
Via Cesare Battisti 11, 40054 Budrio (BO) www.mbpmoto.com
Prezzi franco concessionario.
Garanzia di 2 anni.



M502 N

Cilindrata: **486,0 cm³**	Altezza sella: **790 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **17,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **197,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **35,0-47,6/8500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **45,0-4,6/6750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 300 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 160/60-17"**

Prezzo: 5.990,00 euro



C1002 V

Cilindrata: **997,0 cm³**	Altezza sella: **680 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **22,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **268,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **65,0-88,4/7200**
Coppia (Nm-kgm/giri): **89,0-9,1/5250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 300**
Misure pneumatici: **130/70-18" - 240/40-18"**

Prezzo: 9.990,00 euro

MONDIAL

Data listino: 01-01-2024
Via G. Matteotti 9/11, 22060 Arosio (CO)
www.fbmondial.com Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.

Piega

Cilindrata: **124,0 cm³**	Altezza sella: **820 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **9,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **133,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **10,5-14,3/9750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **10,5-1,1/8000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 300 - D 220**
Misure pneumatici: **110/70-17" - 140/70-17"**

Prezzo: 3.890,00 euro

Piega 452

Cilindrata: **449,5 cm³**	Altezza sella: **— mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **10,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **176,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **35,0-47,6/9500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **39,0-4,0/7600**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D - D**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 160/60-17"**

Prezzo: 5.990,00 euro

Gli altri modelli

Flat 125	3.490,00	Spartan 125	2.790,00
HPS 125	3.890,00	Spartan 250	3.290,00
SMX 125 Enduro	3.690,00	Flex 300	3.890,00
SMX 125 Motard	3.790,00		

MONTESA

Data listino: 02-10-2023
Via Filippo da Desio 47, 20832 Desio (MB)
www.redmoto.it Prezzi franco fabbrica. Garanzia di 2 anni.



4 Ride

Cilindrata: **258,9 cm³**	Altezza sella: **905 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **4,3 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **— kg**
N. marce: **5**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **—**
Coppia (Nm-kgm/giri): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 185 - D 183**
Misure pneumatici: **80/100-21" - 120/100-18"**

Prezzo: 8.390,00 euro

Gli altri modelli

Cota 260 4RT	8.390,00	Cota 301RR	10.550,00	Cota 301 Race Replica	10.750,00

MOTO GUZZI

Data listino: 01-01-2024 Via E. V. Parodi 57, 22054 Mandello del Lario (CO)
www.motoguzzi.it
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni. Versione 35 kW: V7 e V9.



V7 Special

Cilindrata: **853,4 cm³**	Altezza sella: **780 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **21,0 litri**
Raffreddamento: **aria/olio**	Peso in o.d.m.: **223,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **47,8-65/6800**
Coppia (Nm-kgm/giri): **73-7,4/5000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 320 - D 260**
Misure pneumatici: **100/90-18" - 150/70-17"**

Prezzo: 9.399,00 euro



V7 Stone Corsa

Cilindrata: **853,4 cm³**	Altezza sella: **780 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **21,0 litri**
Raffreddamento: **aria/olio**	Peso in o.d.m.: **218,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **47,8-65,0/6800**
Coppia (Nm-kgm/giri): **73,0-7,4/5000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 320 - D 260**
Misure pneumatici: **100/90-18" - 150/70-17"**

Prezzo: 9.999,00 euro



V7 Stone Ten

Cilindrata: **853,4 cm³**	Altezza sella: **780 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **21,0 litri**
Raffreddamento: **aria/olio**	Peso in o.d.m.: **218,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **49,0-66,6/6700**
Coppia (Nm-kgm/giri): **75,0-7,6/4900**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 320 - D 260**
Misure pneumatici: **100/90-18" - 150/70-17"**

Prezzo: 10.499,00 euro



V85TT Strada

Cilindrata: **853,4 cm³**	Altezza sella: **830 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **23,0 litri**
Raffreddamento: **aria/olio**	Peso in o.d.m.: **226,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **58,8-80,0/7750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **83,0-8,5/5100**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 260**
Misure pneumatici: **110/80-19" - 150/70-17"**

Prezzo: 12.499,00 euro



V85TT Travel

Cilindrata: **853,4 cm³**	Altezza sella: **830 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **23,0 litri**
Raffreddamento: **aria/olio**	Peso in o.d.m.: **243,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **58,8-80,0/7750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **83,0-8,5/5100**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 260**
Misure pneumatici: **110/80-19" - 150/70-17"**

Prezzo: 14.999,00 euro



Stelvio

Cilindrata: **1.042,0 cm³**	Altezza sella: **830 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **21,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **246,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **84,6-115,0/8700**
Coppia (Nm-kgm/giri): **105,0-10,7/6750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 280**
Misure pneumatici: **120/70-19" - 170/60-17"**

Prezzo: 17.299,00 euro



V100 Mandello S

Cilindrata: **1.042,0 cm³**	Altezza sella: **815 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **17,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **233,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **84,6-115,0/8700**
Coppia (Nm-kgm/giri): **105,0-10,7/6750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 280**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 190/55-17"**

Prezzo: 17.999,00 euro

Gli altri modelli

V7 Stone	8.999,00	V85TT	13.499,00
V7 Special Edition	9.999,00	Stelvio (senza PFF)	16.499,00
V9 Bobber	10.999,00	V100 Mandello Aviazione Navale	16.999,00
V9 Bobber Special Edition	11.999,00	V100 Mandello	15.499,00
V9 Roamer	10.299,00		

MOTO MORINI

Data listino: 01-01-2023
Via Beri 24, 27040 Trivolzio (PV) www.motomorini.eu
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 3 anni.
Versione 35 kW: X-Cape e Seiemmezzo.



Seiemmezzo STR

Cilindrata: **649,0 cm³**	Altezza sella: **810 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **16,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **200,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **44,5-61,0/8250**
Coppia (Nm-kgm/giri): **54,0-5,5/7000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 298 - D 255**
Misure pneumatici: **120/70-18" - 160/60-17"**

Prezzo: 6.990,00 euro



X-Cape

Cilindrata: **649,0 cm³**	Altezza sella: **82-84 cm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **18,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **213,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **44,0-60,0/8250**
Coppia (Nm-kgm/giri): **56,0-5,7/7000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 298 - D 255**
Misure pneumatici: **110/80-19" - 150/70-17"**

Prezzo: 7.490,00 euro

Gli altri modelli

Seiemmezzo SCR	7.390,00	X-Cape Gold Wheels Edition	7.690,00
X-Cape (cerchi in lega)	7.190,00		

MOTRON

Data listino: 01-12-2022
Via Giotto 12/B, 39100 Bolzano
www.motron-motorcycles.com
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



X Nord 125

Cilindrata: **125,0 cm³**	Altezza sella: **— mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **14,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **175,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **9,3-12,6/9500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **9,6-0,9/5500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 265 - D 240**
Misure pneumatici: **100/80-17" - 120/80-17"**

Prezzo: 3.699,00 euro

Gli altri modelli

Nomad 125	3.399,00	Revolver 125	3.199,00	X Nord 125 Touring	3.999,00

MUTT

Data listino: 01-02-2022
Via Orsoleto 304, 47922 Rimini.
www.muttitaly.it
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



RazorBack 250

Cilindrata: **250,0 cm³**	Altezza sella: **— mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **12,0 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso a secco: **130,0 kg**
N. marce: **5**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **15,5-21/—**
Coppia (Nm-kgm/giri): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D - D**
Misure pneumatici: **100/80-17" - 120/80-17"**

Prezzo: 5.480,00 euro

Gli altri modelli

Akita 125	4.330,00	GT-SS 125	4.390,00	RS-13 250	5.190,00
Fat Sabbath 125	4.330,00	RS-13 125	4.390,00	Hilts 250	5.220,00
FSR 125	4.330,00	RazorBack 125	4.490,00	Mastiff 250	5.280,00
Hilts 125	4.330,00	Akita 250	5.280,00	GT-SR 250	5.390,00
Mastiff 125	4.390,00	FSR 250	5.220,00	GT-SS 250	5.280,00
Mongrel 125	3.990,00	Fat Sabbath 250	5.190,00		
GT-SR 125	4.440,00	Mongrel 250	4.990,00		

MV AGUSTA

Data listino: 22-04-2024 Via G. Macchi 144, 21100 Schiranna (VA) www.mvagusta.it Prezzi franco concessionario. Garanzia di 4 anni. Versione 35 kW: Brutale 800 R, Dragster 800 R.

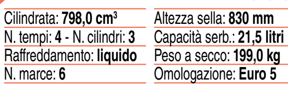


Brutale 800 R

Cilindrata: **798,0 cm³**	Altezza sella: **830 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **3**	Capacità serb.: **16,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **175,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **82,0-112,0/11000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **85,0-8,7/8500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 15.950,00 euro



Turismo Veloce Lusso SCS

Cilindrata: **798,0 cm³**	Altezza sella: **830 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **3**	Capacità serb.: **21,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **199,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **81,0-110,0/10150**
Coppia (Nm-kgm/giri): **80,0-8,2/7100**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 190/55-17"**

Prezzo: 24.750,00 euro



Enduro Veloce

Cilindrata: **931,0 cm³**	Altezza sella: **85/87 cm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **3**	Capacità serb.: **20,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **224,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **91,0-124,0/10000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **102,0-10,4/7000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 265**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 150/70-18"**

Prezzo: 23.000,00 euro

Gli altri modelli

Brutale 800 RR	19.850,00	F3 RC	28.000,00	Turismo Veloce RC SCS	26.250,00
Dragster R	17.950,00	F3 RR	25.150,00	LXP Orioli	30.600,00
Dragster RC SCS	25.950,00	Superveloce	23.100,00	Brutale 1000 RR Assen	46.399,00
Dragster RR SCS	23.500,00	Superveloce S	27.900,00	Brutale 1000 RR	37.250,00
Dr. RR SCS America	27.500,00	Superveloce 98	31.649,00	Brutale 1000 RS	29.050,00
F3 R	19.500,00	Turismo Veloce R	18.250,00	Rush 1000	51.500,00

PEUGEOT

Data listino: 15-04-2024 Via Flaminia 54/56, 00186 Roma www.peugeot-motocycles.it Prezzi franco concessionario. Garanzia di 3 anni.



PM-01 125 Roadster

Cilindrata: **125,0 cm³**	Altezza sella: **— mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **12,5 litri**
Raffreddamento: **lquido**	Peso a secco: **140,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **10,2-13,9/9500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **11,0-1,1/7500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 280 - D 240**
Misure pneumatici: **110/70-17" - 150/60-17"**

Prezzo: 3.599,00 euro

Gli altri modelli

PM-03 Roadster	4.399,00

POLINI

Data listino: 01-03-2023
Viale Piave 30, 24022 Alzano Lombardo (BG) www.polini.com
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



910 Carena RS aria 4,2 hp 5"

Cilindrata: **39,7 cm³**	Altezza sella: **385,0 mm**
N. tempi: **2** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **1,8 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso a secco: **18 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Nessuna**

Potenza (kW-CV/giri): **—**
Coppia (Nm-kgm/giri): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 122 - D 122**
Misure pneumatici: **90/65-6,5" - 90/65-6,5"**

Prezzo: 1.683,60 euro

Gli altri modelli

910 Carena RS Air 4,2 hp 6.5"	1.805,60	910 Carena RS Air 6,2 hp 6.5"	1.927,60

QJ MOTOR

Data listino: 05-03-2024
www.qjmotoritaly.com
Prezzi franco fabbrica. Garanzia di 4 anni.



SRT 800X

Cilindrata: **754,0 cm³**	Altezza sella: **825 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **18,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **256,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **56,0-76,0/9000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **67,0-6,9/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 260**
Misure pneumatici: **110/80-19" - 150/70-17"**

Prezzo: 9.090,00 euro

Gli altri modelli

SRK 125 R	3.570,00	SRK 550 RS	6.690,00	SRK 700	6.590,00
SRK 125 S e SRV	2.990,00	SRT 552 SX	4.336,00	SRK 800 RR	8.800,00
SRV 300	4.870,00	SRV 550	5.990,00	SRT 700	7.250,00
SRK 400	5.590,00	SRV 600 V	6.950,00	SRT 800	8.590,00
SRK 550	5.850,00	SVT 600 X	7.490,00	SRT 800 S	8.880,00

RIEJU

Data listino: 01-11-2023
www.riejumoto.com
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.

Aventura 125

Cilindrata: **125,0 cm³**	Altezza sella: **780 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **6,3 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **138,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **11-15**
Coppia (Nm-kgm/giri): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 240**
Misure pneumatici: **100/80-18" - 130/70-17"**

Prezzo: 4.500,00 euro

Gli altri modelli

MRT 50	3.474,00	Century 125 Legend 1942	4.337,00	Tango 125	3.841,00
MRT Pro 50	4.085,00	MRT Enduro 125	4.120,00	Tango 125 Scrambler	3.927,00
MRT Supermotard 50	3.591,00	MRT Pro Enduro 125	5.450,00	MR Pro 250/300	9.560,00
MRT SM Pro 50 Trophy	4.450,00	MRT Supermotard 125	4.051,00	MR Ranger 200/300	8.178,00
MRT SM Pro 50	4.167,00	MRT Pro SM 125	5.200,00	MR Racing 200/250/300	8.620,00
Century 125	4.253,00	MRT End./S.m. Pro 125	5.050,00	MR Six Days 300	10.220,00

ROYAL ENFIELD

Data listino: 02-11-2023
www.royalenfield.com
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 3 anni.



HNTR 350 Rebel

Cilindrata: **349,3 cm³**	Altezza sella: **805 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **13,0 litri**
Raffreddamento: **aria/olio**	Peso in o.d.m.: **195,0 kg**
N. marce: **5**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **14,9-20,2/6100**
Coppia (Nm-kgm/giri): **27,0-2,8/4000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 300 - D 270**
Misure pneumatici: **100/90-19" - 120/80-18"**

Prezzo: 4.400,00 euro

Himalayan Hanle Black

Cilindrata: **451,7 cm³**	Altezza sella: **825 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **17,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **196,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **29,4-40,0/8000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **40,0-4,1/5500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 320 - D 270**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 140/80-17"**

Prezzo: 6.200,00 euro

Gli altri modelli

Classic 350 Chrome	5.200,00	SCRAM 411 Premium	5.300,00	Interceptor	6.700,00
Classic 350 Dark	5.100,00	Himalayan	5.900,00	Interceptor Black/Chr.	6.900,00
Classic 350 Halcyon	5.000,00	Himalayan Slate	6.000,00	Shotgun Plasma	7.400,00
HNTR 350 Dapper	4.300,00	Himalayan Kammet	6.450,00	Shotgun Sheetmetal	7.300,00
Meteor 350 Fireball	4.500,00	Himalayan (Tubeless)	6.500,00	Shotgun Stencil	7.500,00
Meteor 350 Stellar	4.600,00	Continental GT	6.900,00	S. Meteor 650 Astral	7.200,00
Meteor 350 Supernova	4.700,00	Cont. GT Bic./Blackout	7.100,00	S. Meteor 650 Celestial	7.700,00
SCRAM 411	5.200,00	Continental GT Chrome	7.400,00	S. Met. 650 Interstellar	7.400,00

SHERCO

Data listino: 02-04-2024
Via delle Cerelle 4, 21041 Albizzate (VA) www.shercomotorcycles.it
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



300 SE Factory

Cilindrata: **293,1 cm³**	Altezza sella: **950 mm**
N. tempi: **2** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **10,4 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **— kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **—**
Coppia (Nm-kgm/giri): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 220**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 140/80-18"**
Prezzo: 11.250,00 euro

Gli altri modelli

50 SE Factory R	3.825,00
50 SE Factory RS	4.200,00
50 SM R	3.600,00
50 SM RS	4.190,00
125 Enduro RS	5.600,00
125 Motard RS	5.290,00
125 SE Factory	9.555,00
125 Supermotard	9.250,00
TY 125 Omologato	4.990,00
250 SE Factory	11.150,00
250 SE-F Factory	12.360,00
300 SE-F Factory	12.460,00
300 SE-F MacDonald R.	12.990,00
450 SE-F Factory	12.580,00
500 SE-F Factory	12.690,00
500 Supermotard	12.600,00

SUZUKI

Data listino: 10-04-2024
Corso Fratelli Kennedy 12, 10070 Robassomero
www.suzuki.it
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 4 anni per tutte le moto sopra i 300 cm³. Versione 35 kW: GSX-8S.



V-Strom 650XT

Cilindrata: **645,0 cm³**	Altezza sella: **835 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **20,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **216,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **52,0-70,7/8000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **62,0-6,3/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 310 - D 260**
Misure pneumatici: **110/80-19" - 150/70-17"**
Prezzo: 9.490,00 euro





GSX-8R

Cilindrata: **776,0 cm³**	Altezza sella: **810 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **14,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **205,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **61,0-83,0/8500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **78,0-8,0/6800**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 310 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**
Prezzo: 9.700,00 euro



GSX-8S

Cilindrata: **776,0 cm³**	Altezza sella: **810 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **14,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **202,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **61,0-83,0/8500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **78,0-8,0/6800**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 310 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**
Prezzo: 8.900,00 euro



V-Strom 800DE

Cilindrata: **776,0 cm³**	Altezza sella: **855 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **20,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **230,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **62,0-84,3/8500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **78,0-8,0/6800**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 310 - D 240**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 150/70-17"**
Prezzo: 11.500,00 euro



V-Strom 800SE

Cilindrata: **776,0 cm³**	Altezza sella: **825 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **20,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **223,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **62,0-84,3/8500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **78,0-8,0/6800**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 310 - D 240**
Misure pneumatici: **110/80-191" - 150/70-17"**
Prezzo: 10.900,00 euro



GSX-S1000

Cilindrata: **999,0 cm³**	Altezza sella: **810 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4**	Capacità serb.: **19,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **214,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **112,0-152,0/11000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **106-10,8/9250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 310 - D 250**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 190/50-17"**
Prezzo: 13.490,00 euro



GSX-S1000GT

Cilindrata: **999,0 cm³**	Altezza sella: **810 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4**	Capacità serb.: **19,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **226,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **112,0-152,0/11000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **106-10,8/9250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 310 - D 250**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 190/50-17"**
Prezzo: 15.990,00 euro



GSX-S1000GX

Cilindrata: **999,0 cm³**	Altezza sella: **845 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4**	Capacità serb.: **19,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **232,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **112,0-152,0/11000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **106-10,8/9250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 310 - D 250**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 190/50-17"**
Prezzo: 17.600,00 euro



V-Strom 1050DE

Cilindrata: **1037,0 cm³**	Altezza sella: **880 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **20,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **252 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **79,0-107,4/8500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **100,0-10,2/6000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 310 - D 260**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 150/70-17"**
Prezzo: 15.990,00 euro



Hayabusa

Cilindrata: **1340,0 cm³**	Altezza sella: **800 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4**	Capacità serb.: **20,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **264,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **140-190/9700**
Coppia (Nm-kgm/giri): **150,0-15,3/7000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 190/50-17"**
Prezzo: 19.890,00 euro

Gli altri modelli

GSX-S125	4.390,00
SV 650	7.190,00
V-Strom 650	8.940,00
V-Strom 650 Explorer	9.140,00
V-Strom 650 XT Explorer	9.690,00
V-Strom 800DE Djebel	13.900,00
GSX-S1000GX Sport	19.000,00
GSX-S1000GX Touring	19.000,00
Katana	14.190,00
V-Strom 1050SE	15.390,00
Hayabusa 25 Anniversary	20.790,00

SUZUKI VALENTI RACING

Data listino: 01-08-2023
Viale Martiri della Libertà 238, 20035 Lissone (MI)
www.valentiracing.it
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



SM 125 Z

Cilindrata: **124,2 cm³**	Altezza sella: **900 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **6,8 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **117,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **—**
Coppia (Nm-kgm/giri): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 300 - D 220**
Misure pneumatici: **110/70-17" - 140/70-17"**
Prezzo: 6.219,00 euro

Gli altri modelli

N01 50	4.155,00
RME 50	5.152,00
RME 50 Race	5.480,00
S01 Scambler 50	4.298,00
SM 50	5.152,00
RME 125 Z	6.159,00
RM-Z 250	8.440,00
RM-Z 450	8.890,00

SWM

Data listino: 01-01-2024
Via Nino Bixio 8, 21024 Biandronno (VA)
www.swm-motorcycles.it Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



Hoku 400

Cilindrata: **378,0 cm³**	Altezza sella: **790 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **— litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **154,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **33,0-44,9**
Coppia (Nm-kgm/giri): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 300 - D 220**
Misure pneumatici: **110/70-17" - 150/60-17"**

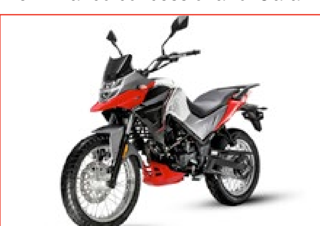
Prezzo: 5.390,00 euro

Gli altri modelli

Hoku 125	3.590,00	Gran Milano 500	5.990,00	Six6 500 Traveler	4.690,00
SM 125 R	3.590,00	RS 500 R	7.490,00	SM 500 R VAtm	5.990,00
SM 125 R Trofeo	3.590,00	Sidecar	11.000,00	Superdual	5.990,00
RS 300 R	6.990,00	Six6 500	4.290,00	Stormbreaker	9.990,00

SYM

Data listino: 16-01-2024
Via Pavia 25, 20814 Varedo (MB)
www.sym-italia.it
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 4 anni.



NH T125

Cilindrata: **124,1 cm³**	Altezza sella: **810 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **11,0 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso a secco: **— kg**
N. marce: **5**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **8,2-11,2/9000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **9,0-0,9/8000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 288 - D 220**
Misure pneumatici: **100/90-19" - 130/80-17"**

Prezzo: 2.899,00 euro



NH X125

Cilindrata: **124,1 cm³**	Altezza sella: **787 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **11,0 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso a secco: **— kg**
N. marce: **5**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **8,2-11,2/9000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **9,3-0,9/7500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 220**
Misure pneumatici: **110/70-17" - 130/70-17"**

Prezzo: 2.699,00 euro

TM

Data listino: 01-08-2023
Via Fano 6, 61100 Pesaro www.tmracing.it
Versioni: Pink Edition 1993 sovraprezzo di 610 €, escluso modelli Junior; Supermotard Racing Replica 125 sovraprezzo di 610 €.
Prezzi franco fabbrica. Garanzia di 2 anni.



EN 300 ES Fi 2T

Cilindrata: **292,3 cm³**	Altezza sella: **985 mm**
N. tempi: **2** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **8,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **105,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **—**
Coppia (Nm-kgm/giri): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 270 - D 245**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 140/90-18"**

Prezzo: 10.820,00 euro

Gli altri modelli

MX 80-85 Junior (Mupo)	6.030,00	MX 125	9.130,00	FT 300 ES	10.440,00
MX 80-85 Junior (Tech)	6.280,00	SMR 125 Fi	9.770,00	MX 300 ES 2T	10.190,00
SMX 85 Junior	6.810,00	EN 144 Fi	10.140,00	MX 300 ES Fi 4T	10.890,00
MX 100 Junior (Mupo)	6.060,00	MX 144	9.270,00	SMR 300 ES Fi 2T	11.220,00
MX 100 Junior (Tech)	6.310,00	EN 250 ES Fi 2T	10.610,00	SMX 300 ES 2T	10.950,00
SMX 100 Junior	6.850,00	EN 250 ES Fi 4T	11.190,00	EN 450 ES Fi	10.550,00
MX 112 Junior (Mupo)	6.480,00	MX 250 ES 2T	9.950,00	FT 450 Fi ES	11.000,00
MX 112 Junior (Tech)	6.810,00	MX 250 ES Fi 4T	10.930,00	MX 450 ES Fi	9.980,00
SMX 112 Junior	7.300,00	SMK 250 ES Fi	13.170,00	SMK 450 ES Fi	14.170,00
EN 125 Fi 2T	9.700,00	EN 300 ES Fi 4T	11.690,00	SMR 450 ES Fi	11.450,00

TRIUMPH

Data listino: 02-02-2024
Via Rodolfo Morandi 27/B, 20090 Segrate (MI)
www.triumphmotorcycles.it
Prezzi franco concessionario.
Garanzia di 2 anni, per Tiger 1200 4 anni.
Versione 35 kW: Bonneville T100, Street Triple, Trident e Tiger Sport 660.



Scrambler 400 X

Cilindrata: **398,0 cm³**	Altezza sella: **835 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **13,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **179,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **29,4-40,0/8000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **37,5-3,8/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 320 - D 230**
Misure pneumatici: **100/90-19" - 140/80-17"**

Prezzo: 6.195,00 euro

Speed 400

Cilindrata: **398,0 cm³**	Altezza sella: **790 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **13,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **170,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **29,4-40,0/8000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **37,5-3,8/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 300 - D 230**
Misure pneumatici: **110/70-17" - 150/60-17"**

Prezzo: 5.495,00 euro



Daytona 660

Cilindrata: **660,0 cm³**	Altezza sella: **810 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **3**	Capacità serb.: **14,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **201,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **70,0-95,0/11250**
Coppia (Nm-kgm/giri): **69,0-7,0/8250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 310 - D 255**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 9.795,00 euro



Trident

Cilindrata: **660,0 cm³**	Altezza sella: **805 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **3**	Capacità serb.: **14,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **189,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **60,0-81,0/10250**
Coppia (Nm-kgm/giri): **64,0-6,5/6250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 310 - D 255**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 8.395,00 euro



Tiger Sport 660

Cilindrata: **660,0 cm³**	Altezza sella: **835 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **3**	Capacità serb.: **17,2 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **206,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **60,0-81,0/10250**
Coppia (Nm-kgm/giri): **64,0-6,5/6250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 310 - D 255**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 9.495,00 euro



Street Triple 765 RS

Cilindrata: **765,0 cm³**	Altezza sella: **836 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **3**	Capacità serb.: **15,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **188,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **95,6-130,0/12000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **80,0-8,2/9500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 310 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 12.895,00 euro



Tiger 850 Sport

Cilindrata: **888,0 cm³**	Altezza sella: **82-84 cm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **3**	Capacità serb.: **20,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **192,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **62,6-85,0/8500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **82,0-8,4/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 255**
Misure pneumatici: **100/90-19" - 150/70-17"**

Prezzo: 12.595,00 euro



Tiger 900 Rally Pro

Cilindrata: **888,0 cm^3**	Altezza sella: **86-88 cm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **3**	Capacità serb.: **20,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso ain o.d.m.: **228,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **79,5-108,0/9500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **90,0-9,2/6850**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 255**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 150/70-17"**

Prezzo: 17.495,00 euro



Bonneville T100

Cilindrata: **900,0 cm^3**	Altezza sella: **790 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **14,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **228,0 kg**
N. marce: **5**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **47,8-65,0/7400**
Coppia (Nm-kgm/giri): **80,0-8,2/3750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 310 - D 255**
Misure pneumatici: **100/90-18" - 150/70-17"**

Prezzo: 11.595,00 euro



Scrambler 900

Cilindrata: **900,0 cm^3**	Altezza sella: **790 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **12,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **223,0 kg**
N. marce: **5**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **47,8-65,0/7250**
Coppia (Nm-kgm/giri): **80,0-8,2/3250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 310 - D 255**
Misure pneumatici: **100/90-19" - 150/70-17"**

Prezzo: 11.395,00 euro



Speed Triple 1200 RS

Cilindrata: **1160,0 cm^3**	Altezza sella: **830 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **3**	Capacità serb.: **15,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **198,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **132,4-180,0/10750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **125,0-12,7/9000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 255**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 190/55-17"**

Prezzo: 18.995,00 euro



Speed Triple 1200 RR

Cilindrata: **1160,0 cm^3**	Altezza sella: **830 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **3**	Capacità serb.: **15,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **199,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **132,4-180,0/10750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **125,0-12,7/9000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 255**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 190/55-17"**

Prezzo: 20.600,00 euro



Tiger 1200 GT Pro

Cilindrata: **1160,0 cm^3**	Altezza sella: **85-87 cm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **3**	Capacità serb.: **20,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **245,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **110,4-150,0/9000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **130,0-13,3/7000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 282**
Misure pneumatici: **120/70-19" - 150/70-18"**

Prezzo: 22.395,00 euro



Tiger 1200 Rally Explorer

Cilindrata: **1160,0 cm^3**	Altezza sella: **87-89 cm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **3**	Capacità serb.: **30,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **261,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **110,4-150,0/9000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **130,0-13,3/7000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 282**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 150/70-18"**

Prezzo: 25.295,00 euro



Scrambler 1200 XE

Cilindrata: **1200,0 cm^3**	Altezza sella: **870 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **15,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **230,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **66,2-90,0/7000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **110,0-11,2/4250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 255**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 150/70-17"**

Prezzo: 16.595,00 euro



Speed Twin 1200

Cilindrata: **1200,0 cm^3**	Altezza sella: **809 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **14,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **216,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **73,6-100,0/7250**
Coppia (Nm-kgm/giri): **112,0-11,4/4250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 160/60-17"**

Prezzo: 14.495,00 euro



Rocket 3 GT

Cilindrata: **2458,0 cm^3**	Altezza sella: **750 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **3**	Capacità serb.: **18,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **320,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **134,0-182,0/7000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **225,0-22,9/4000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 300**
Misure pneumatici: **150/80-17" - 240/50-16"**

Prezzo: 26.495,00 euro

Gli altri modelli

TF 250-X	11.395,00	Tiger 1200 Rally Pro	23.395,00
Trident Triple Tribute	8.595,00	Bonneville Bobber	15.995,00
Street Triple R	10.495,00	Bonneville Speedmaster	15.995,00
Street Triple Moto2 Edition	15.395,00	Bonneville T120	14.495,00
Speed Twin 900	9.345,00	Bonneville T120 Black	14.495,00
Tiger 900 GT	14.795,00	Scrambler 1200 X	14.995,00
Tiger 900 GT Aragon	16.395,00	Speed Twin Breitling Limited Edit.	19.000,00
Tiger 900 GT Pro	16.595,00	Thruxton RS	18.095,00
Tiger 900 Rally Aragon	16.995,00	Thruxton RS Final Edition	19.095,00
Tiger 1200 GT Explorer	24.195,00	Rocket 3 R	25.695,00

UM MOTORCYCLES

Data listino: 08-07-2023
www.ummotorcycles.it
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



Renegade Classic Deluxe

Cilindrata: **292,0 cm^3**	Altezza sella: **770 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **21,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **177,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **20,6-28,0/9000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **25,0-2,5/7250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D - D**
Misure pneumatici: **110/90-16" - 140/90-15"**

Prezzo: 5.499,00 euro

Gli altri modelli

DSR 125 SM	3.999,00	Rs Xtreet 125	2.999,00
DSR 125 EX	3.999,00	Renegade Classic 300	5.199,00
Renegade Commando 125	3.999,00	Renegade Commando 300	4.999,00
Renegade Freedom 125	3.999,00	Renegade Freedom 300	4.999,00
Renegade Sport 125	2.999,00	Renegade Vegas 300	4.999,00
Renegade Vegas 125	3.999,00		

VENT

Data listino: 02-04-2024
Via Alla Cascata 5/7, 23815 Introbio (LC)
www.ventmoto.it
Prezzi franco fabbrica. Garanzia di 2 anni.



Baja RR 125

Cilindrata: **124,7 cm^3**	Altezza sella: **940 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **9,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **105,0 kg**
N. marce: **6**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): —
Coppia (Nm-kgm/giri): —
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 220**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 120/90-18"**

Prezzo: 5.778,00 euro

Gli altri modelli

Baja 50	3.758,00	Baja 125	4.990,00
Baja 50 RR	4.398,00	Derapage 125	4.990,00
Derapage 50	3.758,00	Derapage RR 125	5.778,00
Derapage 50 RR	4.398,00	X-Rude 125	5.277,00
Skate 50	3.150,00		

VERVE MOTO

Data listino: 01-01-2024
Via Val di Non 33/A, 20128 Milano www.vervemoto.it
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



Tracker 250i

Cilindrata: 249,0 cm³	Altezza sella: 820 mm
N. tempi: 4 - N. cilindri: 1	Capacità serb.: 12,0 litri
Raffreddamento: liquido	Peso a secco: 140,0 kg
N. marce: 6	Omologazione: Euro 5

Potenza (kW-CV/giri): 18,4-25
Coppia (Nm-kgm/giri): 22-2,2
Freni (mm Ø ant.-post.): D - D
Misure pneumatici: 4.10 x 18" - 4.60 x 17"

Prezzo: 4.390,00 euro

Gli altri modelli

Classic S 125i	2.690,00	Scrambler 125i	2.990,00	Tracker 125i	3.290,00

VOGE

Data listino: 01-05-2024
Viale Alcide De Gasperi, 7, 25080 Mazzano (BS) www.vogeitaly.it
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



Brivido 125R

Cilindrata: 124,8 cm³	Altezza sella: 795 mm
N. tempi: 4 - N. cilindri: 1	Capacità serb.: 10,0 litri
Raffreddamento: liquido	Peso a secco: 128,0 kg
N. marce: 6	Omologazione: Euro 5

Potenza (kW-CV/giri): 10,5-14,1/9500
Coppia (Nm-kgm/giri): —
Freni (mm Ø ant.-post.): D - D
Misure pneumatici: 110/70-17" - 140/60-17"

Prezzo: 2.890,00 euro



Valico 525DSX

Cilindrata: 494,0 cm³	Altezza sella: 815 mm
N. tempi: 4 - N. cilindri: 2	Capacità serb.: 16,5 litri
Raffreddamento: liquido	Peso a secco: 194,0 kg
N. marce: 6	Omologazione: Euro 5

Potenza (kW-CV/giri): 35,0-47,6/8500
Coppia (Nm-kgm/giri): 44,5-4,5/7000
Freni (mm Ø ant.-post.): 2D 298 - D 240
Misure pneumatici: 110/80-19" - 150/70-17"

Prezzo: 5.990,00 euro

Valico 900DSX

Cilindrata: 895,0 cm³	Altezza sella: 825 mm
N. tempi: 4 - N. cilindri: 2	Capacità serb.: 17,0 litri
Raffreddamento: liquido	Peso a secco: 218,0 kg
N. marce: 6	Omologazione: Euro 5

Potenza (kW-CV/giri): 70,0-95,2/8250
Coppia (Nm-kgm/giri): 95,0-9,7/6000
Freni (mm Ø ant.-post.): 2D 305 - D 265
Misure pneumatici: 90/90-21" - 150/70-17"

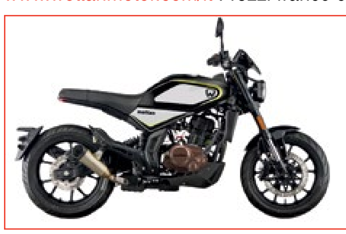
Prezzo: 9.890,00 euro

Gli altri modelli

Brivido 300R	3.490,00	Rally 300	3.990,00	Valico 500DSX	5.790,00
Tr. 300ACX Scrambler	3.490,00	Trofeo 350 AC	4.590,00	Tr. 525AC Scrambler	5.990,00
Trofeo 300 AC	3.390,00	Brivido 500R	5.590,00	Valico 650DSX	6.490,00
Valico 300DS	3.690,00	Trofeo 500AC	5.690,00		

WOTTAN

Data listino: 01-01-2024
www.wottanmotor.com/it Prezzi franco concessionario. Garanzia di 4 anni.



Rebbe ABS

Cilindrata: 124,6 cm³	Altezza sella: 830 mm
N. tempi: 4 - N. cilindri: 1	Capacità serb.: 14,5 litri
Raffreddamento: liquido	Peso a secco: 163,0 kg
N. marce: 6	Omologazione: Euro 5

Potenza (kW-CV/giri): 10,5-14,3/9000
Coppia (Nm-kgm/giri): 11,0-1,1/8000
Freni (mm Ø ant.-post.): D 300 - D 240
Misure pneumatici: 110/70-17" - 140/70-17"

Prezzo: 3.390,00 euro

Gli altri modelli

GP1 125	3.350,00	GP2 125	3.350,00	Rebbe CBS	3.150,00

YAMAHA

Data listino: 07-05-2024
Via Tinelli 67/69, 20050 Gerno di Lesmo (MB)
www.yamaha-motor.it
Prezzi franco concessionario.
Garanzia di 3 anni con formula Y.E.S.
Versione 35 kW: MT-07, Tracer 7, XSR 700, YZF-R7, MT-09/SP, XSR 900.



YZF-R125

Cilindrata: 124,7 cm³	Altezza sella: 820 mm
N. tempi: 4 - N. cilindri: 1	Capacità serb.: 11,5 litri
Raffreddamento: liquido	Peso in o.d.m.: 144,0 kg
N. marce: 6	Omologazione: Euro 5

Potenza (kW-CV/giri): 11,0-15,0/10000
Coppia (Nm-kgm/giri): 11,5-1,2/8000
Freni (mm Ø ant.-post.): D 292 - D 220
Misure pneumatici: 100/80-17" - 140/70-17"

Prezzo: 5.799,00 euro



MT-125

Cilindrata: 124,7 cm³	Altezza sella: 810 mm
N. tempi: 4 - N. cilindri: 1	Capacità serb.: 11,0 litri
Raffreddamento: liquido	Peso in o.d.m.: 142,0 kg
N. marce: 6	Omologazione: Euro 5

Potenza (kW-CV/giri): 11,0-15,0/10000
Coppia (Nm-kgm/giri): 11,5-1,2/8000
Freni (mm Ø ant.-post.): D 292 - D 220
Misure pneumatici: 100/80-17" - 140/70-17"

Prezzo: 5.499,00 euro

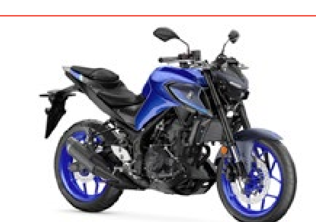


XSR125

Cilindrata: 124,7 cm³	Altezza sella: 815 mm
N. tempi: 4 - N. cilindri: 1	Capacità serb.: 11,0 litri
Raffreddamento: liquido	Peso in o.d.m.: 140,0 kg
N. marce: 6	Omologazione: Euro 5

Potenza (kW-CV/giri): 11,0-15,0/10000
Coppia (Nm-kgm/giri): 11,5-1,2/8000
Freni (mm Ø ant.-post.): D 267 - D 220
Misure pneumatici: 110/70-17" - 140/70-17"

Prezzo: 4.999,00 euro



MT-03

Cilindrata: 321,0 cm³	Altezza sella: 780 mm
N. tempi: 4 - N. cilindri: 2	Capacità serb.: 14,0 litri
Raffreddamento: liquido	Peso in o.d.m.: 168,0 kg
N. marce: 6	Omologazione: Euro 5

Potenza (kW-CV/giri): 30,9-42,0/10750
Coppia (Nm-kgm/giri): 29,6-3,0/9000
Freni (mm Ø ant.-post.): D 298 - D 220
Misure pneumatici: 110/70-17" - 140/70-17"

Prezzo: 6.499,00 euro



YZF-R3

Cilindrata: 321,0 cm³	Altezza sella: 780 mm
N. tempi: 4 - N. cilindri: 2	Capacità serb.: 14,0 litri
Raffreddamento: liquido	Peso in o.d.m.: 169,0 kg
N. marce: 6	Omologazione: Euro 5

Potenza (kW-CV/giri): 30,9-42,0/10750
Coppia (Nm-kgm/giri): 29,6-3,0/9000
Freni (mm Ø ant.-post.): D 298 - D 220
Misure pneumatici: 110/70-17" - 140/70-17"

Prezzo: 6.799,00 euro



MT-07

Cilindrata: 689,0 cm³	Altezza sella: 805 mm
N. tempi: 4 - N. cilindri: 2	Capacità serb.: 14,0 litri
Raffreddamento: liquido	Peso in o.d.m.: 184,0 kg
N. marce: 6	Omologazione: Euro 5

Potenza (kW-CV/giri): 54,0-73,4/8750
Coppia (Nm-kgm/giri): 67,0-6,8/6500
Freni (mm Ø ant.-post.): 2D 298 - D 245
Misure pneumatici: 120/70-17" - 180/55-17"

Prezzo: 7.999,00 euro



Ténéré 700

Cilindrata: 689,0 cm³	Altezza sella: 875 mm
N. tempi: 4 - N. cilindri: 2	Capacità serb.: 16,0 litri
Raffreddamento: liquido	Peso in o.d.m.: 204,0 kg
N. marce: 6	Omologazione: Euro 5

Potenza (kW-CV/giri): 54,0-73,4/8750
Coppia (Nm-kgm/giri): 67,0-6,8/6500
Freni (mm Ø ant.-post.): 2D 282 - D 245
Misure pneumatici: 90/90-21" - 150/70-18"

Prezzo: 10.999,00 euro



Ténéré 700 Extreme

Cilindrata: **689,0 cm³** — Altezza sella: **910 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2** — Capacità serb.: **16,0 litri**
Raffreddamento: **liquido** — Peso in o.d.m.: **205,0 kg**
N. marce: **6** — Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **54,0-73,4/9000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **67,0-6,8/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 282 - D 245**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 150/70-18"**

Prezzo: 11.899,00 euro



Ténéré 700 World Rally

Cilindrata: **689,0 cm³** — Altezza sella: **890 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2** — Capacità serb.: **23,0 litri**
Raffreddamento: **liquido** — Peso in o.d.m.: **219,0 kg**
N. marce: **6** — Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **54,0-73,4/9000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **68,0-6,9/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 282 - D 245**
Misure pneumatici: **90/90-21" - 150/70-18"**

Prezzo: 14.399,00 euro



Tracer 7

Cilindrata: **689,0 cm³** — Altezza sella: **835 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2** — Capacità serb.: **17,0 litri**
Raffreddamento: **liquido** — Peso in o.d.m.: **197,0 kg**
N. marce: **6** — Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **54,0-73,4/8750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **67,0-6,8/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 298 - D 245**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 9.199,00 euro



XSR 700 Legacy

Cilindrata: **689,0 cm³** — Altezza sella: **855 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2** — Capacità serb.: **14,0 litri**
Raffreddamento: **liquido** — Peso in o.d.m.: **190,0 kg**
N. marce: **6** — Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **54,0-73,4/8750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **67,0-6,8/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 298 - D 245**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 9.299,00 euro



YZF-R7

Cilindrata: **689,0 cm³** — Altezza sella: **835 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2** — Capacità serb.: **13,0 litri**
Raffreddamento: **liquido** — Peso in o.d.m.: **188,0 kg**
N. marce: **6** — Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **54,0-73,4/8750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **67,0-6,8/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 298 - D 245**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 9.799,00 euro



Niken GT

Cilindrata: **890,0 cm³** — Altezza sella: **825 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **3** — Capacità serb.: **18,0 litri**
Raffreddamento: **liquido** — Peso in o.d.m.: **270,0 kg**
N. marce: **6** — Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **84,5-114,9/10000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **90,7-9,2/7000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 298 - D 282**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 190/55-17"**

Prezzo: 17.999,00 euro



MT-09

Cilindrata: **890,0 cm³** — Altezza sella: **825 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **3** — Capacità serb.: **14,0 litri**
Raffreddamento: **liquido** — Peso in o.d.m.: **193,0 kg**
N. marce: **6** — Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **87,5-119,0/10000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **93,0-9,5/7000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 298 - D 245**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 10.899,00 euro



Tracer 9

Cilindrata: **890,0 cm³** — Altezza sella: **81-83 cm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **3** — Capacità serb.: **18,0 litri**
Raffreddamento: **liquido** — Peso in o.d.m.: **213,0 kg**
N. marce: **6** — Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **87,5-119,0/10000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **93,0-9,5/7000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 298 - D 245**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 12.199,00 euro



Tracer 9 GT+

Cilindrata: **890,0 cm³** — Altezza sella: **82-84 cm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **3** — Capacità serb.: **19,0 litri**
Raffreddamento: **liquido** — Peso in o.d.m.: **223,0 kg**
N. marce: **6** — Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **87,5-119,0/10000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **93,0-9,5/7000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 298 - D 267**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 16.499,00 euro



XSR900

Cilindrata: **890,0 cm³** — Altezza sella: **810 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **3** — Capacità serb.: **14,0 litri**
Raffreddamento: **liquido** — Peso in o.d.m.: **193,0 kg**
N. marce: **6** — Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **87,5-119,0/10000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **93,0-9,5/7000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 298 - D 245**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 11.599,00 euro



XSR900 GP

Cilindrata: **890,0 cm³** — Altezza sella: **835 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **3** — Capacità serb.: **14,0 litri**
Raffreddamento: **liquido** — Peso in o.d.m.: **200,0 kg**
N. marce: **6** — Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **87,5-119,0/10000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **93,0-9,5/7000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 298 - D 245**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 13.499,00 euro

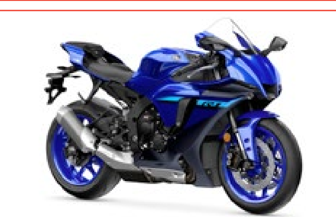


MT-10

Cilindrata: **998,0 cm³** — Altezza sella: **835 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4** — Capacità serb.: **17,0 litri**
Raffreddamento: **liquido** — Peso in o.d.m.: **212,0 kg**
N. marce: **6** — Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **122,0-165,9/11500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **112,0-11,4/9000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 190/55-17"**

Prezzo: 16.299,00 euro



YZF-R1

Cilindrata: **998,0 cm³** — Altezza sella: **855 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **4** — Capacità serb.: **17,0 litri**
Raffreddamento: **liquido** — Peso in o.d.m.: **201,0 kg**
N. marce: **6** — Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **147,1-200,0/13500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **113,3-11,6/11500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 190/55-17"**

Prezzo: 20.699,00 euro

Gli altri modelli

PW50	1.999,00	YZ250	9.199,00	Ténéré 700 Explore	11.799,00
TT-R50	1.999,00	YZ250 50° Anniv.	9.399,00	Tracer 7 GT	10.199,00
YZ65	5.099,00	YZ250F	10.199,00	MT-07 Pure	7.499,00
YZ85	5.599,00	YZ250F 50° Anniv.	10.399,00	XSR700	8.499,00
TT-R110	3.499,00	WR450F	9.999,00	MT-09 SP	13.099,00
TT-R125 LWE	4.399,00	YZ450F	10.999,00	Tracer 9 GT	14.699,00
XSR125 Legacy	5.499,00	YZ450F 50° Anniv.	11.199,00	MT-10 SP	19.299,00
YZ125	8.499,00	YZF-R6 GYTR	19.999,00	YZF-R1 GYTR	27.999,00
YZ125 50° Anniv.	8.699,00	YZF-R6 Race	14.199,00	YZF-R1M	27.999,00
WR250F	9.299,00	Ténéré 700 Rally Ed.	12.499,00		

ZONTES

Data listino: 12-06-2023 Pian dell'Isola 72, 50067 Rignano sull'Arno (FI)
www.zontes.eu Prezzi franco fabbrica. Garanzia di 2 anni.



350 T2

Cilindrata: **348,0 cm³** — Altezza sella: **— mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1** — Capacità serb.: **19,0 litri**
Raffreddamento: **liquido** — Peso in o.d.m.: **— kg**
N. marce: **6** — Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **29,0-39,4/9500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **32,8-3,3/7500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 320 - D 265**
Misure pneumatici: **110/80-19" - 160/60-17"**

Prezzo: 5.390,00 euro

Gli altri modelli

125 G1	3.250,00	310 T1 e X1	4.990,00	350 R1	4.990,00
125 GK	3.690,00	310 T2	5.190,00	350 T1	5.290,00
125 U	3.190,00	310 V	5.390,00	350 X1	5.190,00
310 R1	4.690,00	350 GK	4.990,00	350 V1	5.490,00

PREZZI SCOOTER

LO SCOOTER È IL RE INCONTRASTATO DELLA MOBILITÀ URBANA, IN QUESTE PAGINE POTETE SCEGLIERE QUELLO PIÙ INDICATO ALLE VOSTRE ESIGENZE: CITTADINO, GRANTURISMO O SPORTIVO, CON RUOTE ALTE O BASSE

APRILIA

Data listino: 17-01-2023
Via Galileo Galilei 1, 30033 Noale (VE)
www.aprilia.com
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



SR GT 200

Cilindrata: **174,0 cm³**	Altezza sella: **799 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **9,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **— kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **13,0-17,7/8500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **16,5-1,7/7000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 220**
Misure pneumatici: **110/80-14" - 130/70-13"**

Prezzo: 4.499,00 euro

Gli altri modelli

SXR 50	2.599,00	SR GT 125 Replica	4.449,00	SR GT 200 Replica	4.749,00
SR GT 125	3.999,00	SR GT 125 Sport ABS	4.299,00	SR GT 200 Sport	4.599,00

BMW

Data listino: 01-04-2024
Via dell'Unione Europea 1, 20097 San Donato Milanese (MI)
www.bmw-motorrad.it
Prezzi chiavi in mano. Garanzia di 4 anni.



C 400 GT

Cilindrata: **350,0 cm³**	Altezza sella: **775 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **12,8 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **214,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **25,0-34,0/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **35,0-3,6/5750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 265 - D 265**
Misure pneumatici: **120/70-15" - 150/70-14"**

Prezzo: 8.600,00 euro



C 400 X

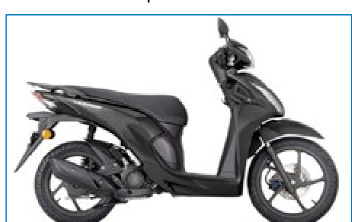
Cilindrata: **350,0 cm³**	Altezza sella: **775 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **12,8 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **206,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **25,0-34,0/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **35,0-3,6/5750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 265 - D 265**
Misure pneumatici: **120/70-15" - 150/70-14"**

Prezzo: 7.550,00 euro

HONDA

Data listino: 01-12-2023
Via della Cecchignola 5/7, 00143 Roma
www.honda.it
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 6 anni.
Versione 35 kW per Forza 750 e X-ADV.



Vision 110

Cilindrata: **109,0 cm³**	Altezza sella: **785 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **5,2 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso in o.d.m.: **100,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **6,6-9,0/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **9,0-0,9/5750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 220 - T 130**
Misure pneumatici: **80/90-16" - 90/90-14"**

Prezzo: 2.590,00 euro



Forza 125

Cilindrata: **124,9 cm³**	Altezza sella: **780 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **11,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **162,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **10,7-14,5/8750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **12,3-1,3/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 256 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-15" - 140/70-14"**

Prezzo: 5.340,00 euro



PCX 125

Cilindrata: **125,0 cm³**	Altezza sella: **764 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **8,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **130,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **9,2-12,5/8750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **11,8-1,2/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 220 - T 130**
Misure pneumatici: **110/70-14" - 130/70-13"**

Prezzo: 3.350,00 euro



SH 125 Vetro

Cilindrata: **124,5 cm³**	Altezza sella: **799 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **7,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **133,9 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **9,6-13,0/8250**
Coppia (Nm-kgm/giri): **12,0-1,2/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 240 - D 240**
Misure pneumatici: **100/80-16" - 120/80-16"**

Prezzo: 4.040,00 euro

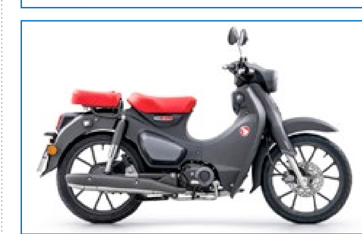


SH 125i ABS

Cilindrata: **124,5 cm³**	Altezza sella: **799 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **7,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **133,9 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **9,6-13,0/8250**
Coppia (Nm-kgm/giri): **12,0-1,2/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 240 - D 240**
Misure pneumatici: **100/80-16" - 120/80-16"**

Prezzo: 3.890,00 euro



Super Cub 125

Cilindrata: **125,0 cm³**	Altezza sella: **780 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **3,7 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso in o.d.m.: **110,0 kg**
N. marce: **4**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **7,2-9,8/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **10,4-1,1/6250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 220 - T 110**
Misure pneumatici: **70/90-17" - 80/90-17"**

Prezzo: 3.790,00 euro



SH 150i ABS

Cilindrata: **156,6 cm³**	Altezza sella: **799 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **7,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **134,1 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **12,4-16,9/8500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **14,9-1,5/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 240 - D 240**
Misure pneumatici: **100/80-16" - 120/80-16"**

Prezzo: 3.890,00 euro



ADV350

Cilindrata: **330,0 cm³**	Altezza sella: **795 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **11,7 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **186,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **21,5-29,2/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **31,5-3,2/5250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 256 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-15" - 140/70-14"**

Prezzo: 7.090,00 euro



Forza 350

Cilindrata: **330,0 cm³**	Altezza sella: **780 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **11,7 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **184,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **21,5-29,2/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **31,5-3,2/5250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 256 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-15" - 140/70-14"**

Prezzo: 6.390,00 euro



SH 350

Cilindrata: **330,0 cm³**	Altezza sella: **805 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **9,1 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **174,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **21,6-29,4/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **32,0-3,3/5250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 256 - D 256**
Misure pneumatici: **110/70-16" - 130/70-16"**

Prezzo: 5.990,00 euro



Forza 750

Cilindrata: **745 cm³**	Altezza sella: **790 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **13,2 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **235,0 kg**
N. marce: **6+A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **43,1-58,6/6750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **69-7,0/4750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 160/60-15"**

Prezzo: 12.090,00 euro



Forza 750 Travel

Cilindrata: **745 cm³**	Altezza sella: **790 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **13,2 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **— kg**
N. marce: **6+A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **43,1-58,6/6750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **69-7,0/4750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 160/60-15"**

Prezzo: 14.090,00 euro



X-ADV

Cilindrata: **745 cm³**	Altezza sella: **820 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **13,2 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **236,0 kg**
N. marce: **6+A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **43,1-58,6/6750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **69-7,0/4750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 296 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 160/60-15"**

Prezzo: 12.790,00 euro



X-ADV Adventure

Cilindrata: **745 cm³**	Altezza sella: **820 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **13,2 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **— kg**
N. marce: **6+A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **43,1-58,6/6750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **69-7,0/4750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 296 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 160/60-15"**

Prezzo: 14.390,00 euro



X-ADV Travel

Cilindrata: **745 cm³**	Altezza sella: **820 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **13,2 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **— kg**
N. marce: **6+A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **43,1-58,6/6750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **69-7,0/4750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 296 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 160/60-15"**

Prezzo: 15.290,00 euro

Gli altri modelli

Forza 125 Deluxe	6.090,00	Forza 350 Deluxe	7.090,00
SH125i Sport	3.990,00	SH350i Sport	6.090,00
SH125i Mode	3.090,00	Forza 750 Special Edition	12.190,00
SH125i Mode (con parabrezza)	3.190,00	Forza 750 Style	13.190,00
SH150i Sport	3.990,00	Forza 750 Urban	13.190,00
SH150i Vetro	4.040,00	X-ADV Gravel	14.090,00

ITALJET

Data listino: 07-11-2023
Via dell'Agricoltura 2, 40023 Castel Guelfo di Bologna (BO)
www.italjet.com
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



Dragster 200

Cilindrata: **181,0 cm³**	Altezza sella: **770 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **9,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **124 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **12,9-17,5/8000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **15,5-1,6/7750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 200 - D 190**
Misure pneumatici: **120/70-12" - 140/60-13"**

Prezzo: 5.999,00 euro

Gli altri modelli

Dragster 125	5.899,00	Dragster 300	6.999,00
Dragster 125 Malossi Replica	5.999,00	Dragster 300 Malossi Replica	7.099,00
Dragster 200 Malossi Replica	6.099,00		

KEEWAY

Data listino: 17-04-2023
Via Cesare Battisti 11, 40054 Budrio (BO)
www.keeway.com
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



Iskia 125

Cilindrata: **124,6 cm³**	Altezza sella: **805 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **13,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **169,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **5,7-7,8/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **8,5-0,9/6000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 220 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-12" - 120/70-12"**

Prezzo: 2.390,00 euro



Sixties 300i

Cilindrata: **278,2 cm³**	Altezza sella: **— mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **— litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco.: **146,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **14,0-19,0/6500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **22,0-2,2/6000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 230 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-12" - 120/70-12"**

Prezzo: 3.990,00 euro

KL MOTORCYCLE

Data listino: 01-04-2024
Via G. Matteotti 9/11, 22060 Arosio (CO)
www.kl-motors.com
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



Gemma 125

Cilindrata: **117,0 cm³**	Altezza sella: **750 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **4,0 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso a secco: **102,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **6,2-8,4/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **9,0-0,9/6000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 240 - D 220**
Misure pneumatici: **100/90-12" - 110/90-12"**

Prezzo: 2.390,00 euro



Brera 318 Luxury

Cilindrata: **276,0 cm³**	Altezza sella: **800 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **12,8 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **195,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **15,8-21,5/7000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **24,0-2,4/5000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 240 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-14" - 150/70-13"**

Prezzo: 5.390,00 euro

Gli altri modelli

Brera 125	2.990,00	B3 125	1.990,00	Brera X 300	4.990,00
Brera X 125	3.490,00	Brera 300	4.290,00	Brera 318	5.090,00

KYMCO

Data listino: 01-05-2024
Via De Gasperi 11, 25080 Molinetto di Mazzano (BS)
www.kymco.it
Prezzi franco concessionario.
Garanzia di 5 anni, per la gamma 50 garanzia di 2 anni.



People S 50 4T

Cilindrata: **49,0 cm³**	Altezza sella: **805 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **6,2 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso in o.d.m.: **124,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **2,4-3,3/7000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **3,4-0,3/6000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - T 130**
Misure pneumatici: **100/80-16" - 120/80-14"**

Prezzo: 2.990,00 euro



Agility 125 R16 Power UP

Cilindrata: **125,0 cm³**	Altezza sella: **780 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **7,0 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso in o.d.m.: **131,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **7,8-10,6/8500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **9,3-0,9/7000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 240**
Misure pneumatici: **100/80-16" - 120/80-14"**

Prezzo: 2.290,00 euro



Dink 125 Flat

Cilindrata: **125,0 cm³**	Altezza sella: **— mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **6,8 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso in o.d.m.: **140,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **8,2-11,2/8500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **10,6-1,1/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 240 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-13" - 130/70-13"**

Prezzo: 3.390,00 euro



Like 125i

Cilindrata: **125,0 cm³**	Altezza sella: **810 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **6,5 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso in o.d.m.: **128,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **8,2-11,2/8500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **9,8-1,0/6750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 220 - D 200**
Misure pneumatici: **110/70-12" - 130/70-12"**

Prezzo: 2.990,00 euro



People One 125i

Cilindrata: **124,0 cm³**	Altezza sella: **— mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **6,0 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso in o.d.m.: **124,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **6,8-9,3/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **9,0-0,9/6000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 226 - D 200**
Misure pneumatici: **90/90-16" - 100/90-14"**

Prezzo: 2.490,00 euro



Dink R 150 Tunnel

Cilindrata: **149,8 cm³**	Altezza sella: **783 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **6,8 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **148,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **10,9-14,8/8000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **13,7-1,4/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 240 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-13" - 130/70-13"**

Prezzo: 3.990,00 euro



Agility 200 R16 Plus

Cilindrata: **163,0 cm³**	Altezza sella: **780 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **7,0 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso in o.d.m.: **131,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **8,2-11,2/7000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **11,8-1,2/5500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 240**
Misure pneumatici: **100/80-16" - 120/80-14"**

Prezzo: 2.690,00 euro



KRV 200

Cilindrata: **175,1 cm³**	Altezza sella: **— mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **7,4 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **143,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **12,5-17,0/8000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **15,6-1,6/6250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 270 - D 234**
Misure pneumatici: **110/70-13" - 130/70-13"**

Prezzo: 4.590,00 euro



X-Town 300i

Cilindrata: **276,0 cm³**	Altezza sella: **820 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **13,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **200,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **16,9-22,9/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **23,5-2,4/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 240**
Misure pneumatici: **120/80-14" - 150/70-13"**

Prezzo: 4.490,00 euro



Agility 350i

Cilindrata: **320,6 cm³**	Altezza sella: **800 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **13,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **181,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **20,0-27,2/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **29,0-2,9/5500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 300 - D 240**
Misure pneumatici: **110/70-16" - 140/70-14"**

Prezzo: 5.290,00 euro



Downtown 350i TCS

Cilindrata: **320,6 cm³**	Altezza sella: **775 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **12,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **198,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **20,8-28,3/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **30,0-3,1/5750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 240**
Misure pneumatici: **120/80-14" - 150/70-13"**

Prezzo: 5.190,00 euro



DTX 360 350i

Cilindrata: **320,6 cm³**	Altezza sella: **810 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **12,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **194,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **21,0-28,6/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **29,3-3,0/5750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 260 - D 240**
Misure pneumatici: **120/80-14" - 150/70-13"**

Prezzo: 5.390,00 euro

Xciting S 400i tcs

Cilindrata: **400,0 cm³**	Altezza sella: **805 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **12,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **213,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **24,9-33,9/7250**
Coppia (Nm-kgm/giri): **37,5-3,8/5750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 280 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-15" - 150/70-14"**

Prezzo: 6.790,00 euro



AK 550 Premium

Cilindrata: **550,4 cm³**	Altezza sella: **790 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **14,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **238,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **37,5-51,0/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **52,3-5,3/5750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 270 - D 260**
Misure pneumatici: **120/70-15" - 160/60-15"**

Prezzo: 11.990,00 euro

Gli altri modelli

Agility 50 R12	1.990,00
Agility 50 Carry	1.990,00
Like 50 4T	2.490,00
Agility S 125	2.790,00
Agility 125 Carry	2.290,00
Like 125 Sport	2.990,00
Dink R 125 Tunnel	3.390,00
DTX 360 125i	4.990,00
People S 125i	2.990,00
X-Town 125i	4.290,00
X-Town 125i City	4.290,00
Dink 150 Flat	3.990,00
Agility S 200i	2.990,00
People S 200i	3.290,00
Agility 300i	4.590,00
Agility 300i R16 Noodoe	4.990,00
Downtown 350 GT	5.790,00
DTX 360 300i	4.890,00
X-Town 300 City	4.490,00
Xciting VS 400	6.990,00
AK 550 ets	9.990,00

LAMBRETTA

Data listino: 01-11-2023
Via Giotto 12/B, 39100 Bolzano.
www.lambrettascooters.com
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



V200 Special

Cilindrata: **169,0 cm³**	Altezza sella: **800 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **6,0 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso a secco: **— kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **9,0-12,2/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **12,2-1,2/5500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 226 - D 220**
Misure pneumatici: **110/70-12" - 120/70-12"**

Prezzo: 4.399,00 euro

Gli altri modelli

V50 Special	3.499,00	X125	5.700,00	G350	7.200,00
V125 Special	3.999,00	X300	6.200,00		

MALAGUTI

Data listino: 01-12-2022
Via Giotto 12/B, 39100 Bolzano. https://malaguti.bike/it/
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



Madison 125

Cilindrata: **124,8 cm³**	Altezza sella: **760 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **9,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **147,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **—**
Coppia (Nm-kgm/giri): **11,0-1,1/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 250 - D 220**
Misure pneumatici: **100/80-14" - 120/70-14"**

Prezzo: 3.699,00 euro

Gli altri modelli

Mission 125	3.699,00	Spectre GP125	2.599,00	Mission 200	3.799,00

MONDIAL

Data listino: 01-04-2024
Via G. Matteotti 9/11, 22060 Arosio (CO)
www.fbmondial.com Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



Imola 125

Cilindrata: **124,6 cm³**	Altezza sella: **770 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **5,5 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso in o.d.m.: **138,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **7,5-10,2/8000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **10,0-1,0/6000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 200 - D 195**
Misure pneumatici: **120/60-13" - 130/60-13"**

Prezzo: 2.390,00 euro

Gli altri modelli

Imola 50	2.190,00

MOTRON

Data listino: 01-12-2022
Via Giotto 12/B, 39100 Bolzano. www.motron-motorcycles.com
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



Ventura 125

Cilindrata: **125,0 cm³**	Altezza sella: **— mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **7,0 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso in o.d.m.: **120,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **7,2-9,8/8000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **8,8-0,9/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 240**
Misure pneumatici: **110/70-16" - 110/70-16"**

Prezzo: 2.699,00 euro

Gli altri modelli

Breezy 50	1.799,00	Ideo 50	2.099,00	Ideo 125	2.299,00

PEUGEOT

Data listino: 15-04-2024
Via Flaminia 54/56, 00186 Roma
www.peugeot-motocycles.it
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 3 anni.



Django Sport

Cilindrata: **124,6 cm³**	Altezza sella: **778 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **7,2 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **144,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **9,5-12,9/8500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **12,0-1,2/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 200 - D 190**
Misure pneumatici: **110/70-12" - 120/70-12"**

Prezzo: 4.399,00 euro



Django Classic 125i

Cilindrata: **124,6 cm³**	Altezza sella: **770 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **8,5 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso in o.d.m.: **135,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **7,8-10,6/8000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **9,3-0,9/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 200 - D 190**
Misure pneumatici: **120/70-12" - 120/70-12"**

Prezzo: 3.499,00 euro



Tweet FL 200 GT

Cilindrata: **200,0 cm³**	Altezza sella: **770 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **5,7 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso in o.d.m.: **122,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **9,0-12,2/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **12,5-1,3/6000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 240**
Misure pneumatici: **90/80-16" - 110/70-16"**

Prezzo: 3.299,00 euro



XP 400 GT

Cilindrata: **399,0 cm³**	Altezza sella: **815 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **13,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m: **231,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **26,5-36,0/8150**
Coppia (Nm-kgm/giri): **38,1-3,9/5400**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 295 - D 240**
Misure pneumatici: **110/70-17" - 160/60-15"**

Prezzo: 8.499,00 euro

Gli altri modelli

Kisbee 50 4T Active	2.099,00	Django Classic 125 Shadow	3.599,00
Kisbee 50 4T Black Edition	2.199,00	Django Classic 125 Sport	3.599,00
Kisbee 50 GT	2.199,00	Django Classic 125 Hot Color	3.599,00
Kisbee 50 Shadow	2.199,00	Pulsion 125 Active	4.999,00
Speedfight4 50 4T Standard	3.199,00	Pulsion 125 GT	5.199,00
Speedfight4 50 4T Sportline	3.299,00	Tweet FL 125 Allure	2.999,00
Tweet FL 50 4T Allure	2.599,00	Tweet FL 125 Cargo	3.099,00
Tweet FL 50 4T GT	2.649,00	Tweet FL 125 GT	3.099,00
Django 125 Allure	4.299,00	Tweet FL 200 Allure	3.199,00
Django Classic 125 Dark	3.599,00	XP 400 Allure	7.999,00
Django Classic 125 Sport	3.599,00		

PIAGGIO

Data listino: 01-01-2024
Viale Rinaldo Piaggio 3, 56025 Pontedera (PI)
www.piaggio.com
Prezzi franco concessionario.
Garanzia di 2 anni.



Liberty 50

Cilindrata: **50,0 cm³**	Altezza sella: **780 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **6,0 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso in o.d.m.: **— kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **2,2-3,0/7750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **2,9-0,3/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 240 - T 140**
Misure pneumatici: **90/80-16" - 100/80-14"**

Prezzo: 2.599,00 euro



Zip S 50

Cilindrata: **49,9 cm^3**	Altezza sella: **75-78 cm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **6,6 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso in o.d.m.: **— kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 4**

Potenza (kW-CV/giri): **2,1-2,8/7250**
Coppia (Nm-kgm/giri): **2,8-0,3/6100**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 175 - T 110**
Misure pneumatici: **100/80-10" - 120/70-10"**

Prezzo: 2.199,00 euro



Liberty 125 3V

Cilindrata: **124,5 cm^3**	Altezza sella: **790 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **6,0 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso in o.d.m.: **124 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **8,1-11,0/8250**
Coppia (Nm-kgm/giri): **10,8-1,1/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 240 - T 140**
Misure pneumatici: **90/80-16" - 100/80-14"**

Prezzo: 2.999,00 euro



Liberty S 125 3V

Cilindrata: **124,5 cm^3**	Altezza sella: **790 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **6,0 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso in o.d.m.: **124 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **8,1-11,0/8250**
Coppia (Nm-kgm/giri): **10,8-1,1/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 240 - T 140**
Misure pneumatici: **90/80-16" - 100/80-14"**

Prezzo: 3.099,00 euro



Medley 125 S

Cilindrata: **124,5 cm^3**	Altezza sella: **799 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **7,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **— kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **11,0-15,0/8750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **12,0-1,2/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 240**
Misure pneumatici: **100/80-16" - 120/70-14"**

Prezzo: 3.899,00 euro



Liberty 150

Cilindrata: **155,0 cm^3**	Altezza sella: **790 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **6,0 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso in o.d.m.: **124 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **9,3-12,6/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **12,8-1,3/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 240 - T 140**
Misure pneumatici: **90/80-16" - 100/80-14"**

Prezzo: 3.099,00 euro



Liberty 150 S

Cilindrata: **155,0 cm^3**	Altezza sella: **790 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **6,0 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso in o.d.m.: **124 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **9,3-12,6/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **12,8-1,3/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 240 - T 140**
Misure pneumatici: **90/80-16" - 100/80-14"**

Prezzo: 3.199,00 euro



Medley 150

Cilindrata: **154,8 cm^3**	Altezza sella: **799 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **7,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **— kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **12,4-16,9/8750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **15,0-1,5/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 240**
Misure pneumatici: **100/80-16" - 120/70-14"**

Prezzo: 3.899,00 euro



Beverly 300

Cilindrata: **278,0 cm^3**	Altezza sella: **812 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **12,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **185,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **19,0-25,8/8000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **26,0-2,7/6250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 300 - D 240**
Misure pneumatici: **110/70-16" - 140/70-14"**

Prezzo: 5.599,00 euro



Beverly 300 S

Cilindrata: **278,0 cm^3**	Altezza sella: **812 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **12,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **185,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **19,0-25,8/8000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **26,0-2,7/6250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 300 - D 240**
Misure pneumatici: **110/70-16" - 140/70-14"**

Prezzo: 5.699,00 euro



Beverly 400

Cilindrata: **399,0 cm^3**	Altezza sella: **821 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **12,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **195,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **26,0-35,4/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **37,7-3,8/5500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 300 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-16" - 150/70-14"**

Prezzo: 6.599,00 euro



Beverly 400 S

Cilindrata: **399,0 cm^3**	Altezza sella: **821 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **12,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **195,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **26,0-35,4/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **37,7-3,8/5500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 300 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-16" - 150/70-14"**

Prezzo: 6.699,00 euro



MP3 400 hpe Exclusive

Cilindrata: **399,0 cm^3**	Altezza sella: **790 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **13,7 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **— kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **26,0-35,3/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **37,7-3,8/5750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 258 - D 240**
Misure pneumatici: **110/70-13" - 140/70-14"**

Prezzo: 10.499,00 euro

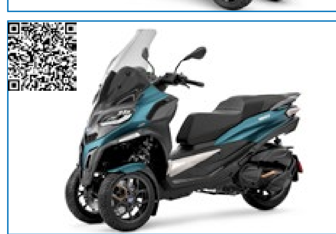


MP3 400 hpe Sport

Cilindrata: **399,0 cm^3**	Altezza sella: **790 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **13,7 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **— kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **26,0-35,3/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **37,7-3,8/5750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 258 - D 240**
Misure pneumatici: **110/70-13" - 140/70-14"**

Prezzo: 10.999,00 euro



MP3 530 hpe Exclusive

Cilindrata: **530,0 cm^3**	Altezza sella: **790 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **13,7 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **280,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **32,5-44,2/7250**
Coppia (Nm-kgm/giri): **50,0-5,1/5250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 258 - D 240**
Misure pneumatici: **110/70-13" - 140/70-14"**

Prezzo: 12.999,00 euro

Gli altri modelli

Liberty 50 S	2.699,00	MyMoover 125	7.250,00	MP3 300 Deep Black	7.199,00
Zip 50	2.099,00	Medley 150 S	3.999,00	MP3 300 Sport	7.299,00
Medley 125	3.799,00	MP3 300	7.099,00		

QJ MOTOR

Data listino: 05-03-2024
www.qjmotoritaly.com Prezzi franco concessionario. Garanzia di 4 anni.



Fort 350

Cilindrata: **350,0 cm^3**	Altezza sella: **775 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **14,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **180,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **25,2-34,2/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **35,2-3,6/6000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D - D**
Misure pneumatici: **120/70-15" - 150/70-14"**

Prezzo: 5.150,00 euro

Gli altri modelli

ATR 125	3.000,00	ATR 125 X	3.200,00	SQ 16	2.690,00

SUZUKI

Data listino: 10-04-2024
Corso Fratelli Kennedy 12, 10070 Robassomero (TO) www.suzuki.it
Prezzi franco concessionario.
Garanzia di 4 anni, per gli scooter sopra i 300 cm³.

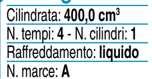


Address 125

Cilindrata: **124,0 cm³**	Altezza sella: **770 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **5,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **105,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **6,4-8,7/6750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **10,0-1,0/5500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 190 - T 120**
Misure pneumatici: **90/90-12" - 90/100-10"**

Prezzo: 2.790,00 euro



Burgman 400

Cilindrata: **400,0 cm³**	Altezza sella: **755 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **13,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **218,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **21,5-29,0/6300**
Coppia (Nm-kgm/giri): **35,2-3,6/4900**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 260 - D 210**
Misure pneumatici: **120/70-15" - 150/70-13"**

Prezzo: 7.990,00 euro

Gli altri modelli

Burgman Street 125 Executive	3.000,00

SYM

Data listino: 16-01-2024
Via Pavia 25, 20814 Varedo (MB) www.sym-italia.it
Prezzi franco concessionario.
Garanzia di 4 anni, 2 anni per la gamma 50.



ADX 125

Cilindrata: **124,6 cm³**	Altezza sella: **810 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **15,2 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **— kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **9,0-12,2/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **11,5-1,2/6000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 230**
Misure pneumatici: **120/70-13" - 130/70-13"**

Prezzo: 3.799,00 euro

Gli altri modelli

Crox 50i	1.999,00
Fiddle 50i	2.350,00
JET 4 RX 50	2.099,00
Mio 50i	2.150,00
Symphony 50i	2.299,00
Symphony ST 50i	2.599,00
Fiddle 125	2.750,00
Jet 14 125	2.699,00
Jet X 125	3.050,00
Symphony 125	2.399,00
Symphony 125 Cargo	2.599,00
Symphony 125 Rent	2.199,00
Symphony ST 125	2.899,00
MMBCU	3.799,00
Symphony 200i	2.699,00
Symphony ST 200	2.999,00
Jet 14 200	2.999,00
Cruisym 300	5.199,00
HD 300	4.599,00
Joymax 300 Z	4.499,00
Joyride 300	4.499,00
MaxSym 400	5.999,00
MaxSym TL 508 TCS	8.499,00

VELOCIFERO

Data listino: 01-01-2024
www.velocifero.eu
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



Tennis 125

Cilindrata: **124,6 cm³**	Altezza sella: **820 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **6,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **108,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **8,9-12,1/8250**
Coppia (Nm-kgm/giri): **11,7-1,2/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D - D**
Misure pneumatici: **100/90-12" - 120/70-12"**

Prezzo: 3.190,00 euro

Gli altri modelli

Tennis 150	3.390,00

VESPA

Data listino: 26-01-2024
Viale Rinaldo Piaggio 3, 56025 Pontedera (PI)
www.vespa.com
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



Primavera 50 RED

Cilindrata: **49,0 cm³**	Altezza sella: **790 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **7,5 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso in o.d.m.: **— kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **2,2-3,0/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **2,9-0,3/7000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 220 - T 140**
Misure pneumatici: **110/70-12" - 120/70-12"**

Prezzo: 4.199,00 euro

Primavera 125

Cilindrata: **124,5 cm³**	Altezza sella: **790 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **8,0 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso in o.d.m.: **— kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **8,1-11,0/8000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **10,4-1,1/6750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 200 - T 140**
Misure pneumatici: **110/70-12" - 120/70-12"**

Prezzo: 4.999,00 euro



GTS 125

Cilindrata: **124,7 cm³**	Altezza sella: **790 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **7,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **— kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **10,3-14,0/8750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **12,0-1,2/6750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 220 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-12" - 130/70-12"**

Prezzo: 5.999,00 euro



Primavera 150 Sport

Cilindrata: **155,0 cm³**	Altezza sella: **790 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **8,0 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso in o.d.m.: **— kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **9,2-12,5/7750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **12,4-1,3/6750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 200 - T 140**
Misure pneumatici: **110/70-12" - 120/70-12"**

Prezzo: 5.599,00 euro



Sprint Sport 150

Cilindrata: **155,0 cm³**	Altezza sella: **790 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **8,0 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso in o.d.m.: **— kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **9,2-12,5/7750**
Coppia (Nm-kgm/giri): **12,4-1,3/6750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 200 - T 140**
Misure pneumatici: **110/70-12" - 120/70-12"**

Prezzo: 5.799,00 euro



GTS Super 300

Cilindrata: **278,0 cm³**	Altezza sella: **790 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **8,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **— kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **17,5-23,8/8250**
Coppia (Nm-kgm/giri): **26,0-2,7/5250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 220 - D 220**
Misure pneumatici: **120/70-12" - 130/70-12"**

Prezzo: 7.099,00 euro

Gli altri modelli

Primavera 50	3.999,00
Primavera 50 Sport - Color Vibe	4.099,00
Primavera 50 Disney Mickey Mouse	4.499,00
Primavera 50 Pic Nic	4.799,00
Primavera 50 Touring	4.299,00
Sprint Sport 50	4.199,00
Sprint 50	4.099,00
Sprint Sport 50 Justin Bieber X	4.699,00
GTS Super 125	6.099,00
GTS 125 Super Sport	6.299,00
GTS 125 Supertech	6.499,00
Primavera 125 Color Vibe	5.099,00
Primavera 125 Sport - Disney Mickey Mouse	5.499,00
Primavera 125 Pic Nic	5.799,00
Primavera 125 RED	5.199,00
Primavera 125 Touring	5.299,00
Sprint 125	5.099,00
Sprint Sport 125	5.599,00
Sprint Sport 125 Justin Bieber X	6.199,00
Primavera 150	5.099,00
Primavera 150 Color Vibe	5.199,00
Primavera 150 Disney Mickey Mouse	5.599,00
Primavera 150 RED	5.299,00
Primavera 150 Touring	5.499,00
GTS 300	6.999,00
GTS 300 Super Sport	7.299,00
GTS 300 Supertech	7.499,00
GTV 300	7.499,00

VOGE

Data listino: 01-05-2024
Viale Alcide De Gasperi 7, 25080 Mazzano (BS)
www.vogeitaly.it Prezzi franco importatore. Garanzia di 2 anni.



Sfida SR1 125 ADV

Cilindrata: **124,9 cm³**	Altezza sella: **775 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **8,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **133,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **8,5-11,6/8500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **11,0-1,1/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 240 - D 220**
Misure pneumatici: **110/70-14" - 130/70-13"**

Prezzo: 2.990,00 euro

Gli altri modelli

Sfida SR1 125	2.790,00	Sfida SR3 300	3.990,00	Sfida SR4 400	5.990,00

WOTTAN

Data listino: 01-01-2024 www.wottanmotor.com/it
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 4 anni.



Storm-S 300

Cilindrata: **276,0 cm³**	Altezza sella: **860 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **14,5 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso a secco: **177,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **19,5-26,5/8000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **23,0-2,3/8000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 260 - D 230**
Misure pneumatici: **120/70-15" - 140/70-14"**

Prezzo: 4.390,00 euro

Gli altri modelli

Storm 125	2.850,00	Storm-V 125	3.690,00	Storm R+ 300	4.190,00
Storm-R 125	3.890,00	Storm-V 125 ABS	3.990,00	Storm S+ 300	4.690,00
Storm-T 125	2.890,00	Storm-R 300	4.900,00	Storm-SP 300	5.490,00

YAMAHA

Data listino: 07-05-2024
Via Tinelli 67/69, 20050 Gerno di Lesmo (MB) www.yamaha-motor.it
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 3 anni con formula Y.E.S.



D'elight 125

Cilindrata: **125,0 cm³**	Altezza sella: **800 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **5,5 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso in o.d.m.: **101,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **6,2-8,4/7000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **9,8-1,0/5000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D - T**
Misure pneumatici: **90/90-12" - 100/90-10"**

Prezzo: 2.999,00 euro



RayZR

Cilindrata: **125,0 cm³**	Altezza sella: **85 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **5,2 litri**
Raffreddamento: **aria**	Peso in o.d.m.: **99,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5+**

Potenza (kW-CV/giri): **6,0-8,2/6500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **9,7-0,9/5000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D - T**
Misure pneumatici: **90/90-12" - 110/90-10"**

Prezzo: 2.299,00 euro



Tricity 125

Cilindrata: **124,7 cm³**	Altezza sella: **785 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **7,2 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **168,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **9,0-12,2/8000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **11,2-1,1/6000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 267 - D 267**
Misure pneumatici: **90/80-14" - 130/70-13"**

Prezzo: 4.499,00 euro



XMax 125 Tech Max

Cilindrata: **124,7 cm³**	Altezza sella: **800 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **13,2 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **167,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **9,0-12,2/8000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **11,2-1,1/6000**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 267 - D 245**
Misure pneumatici: **120/70-15" - 140/70-14"**

Prezzo: 6.099,00 euro

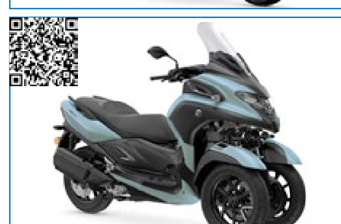


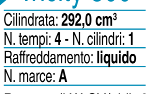
NMax 155

Cilindrata: **155,0 cm³**	Altezza sella: **765 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **7,1 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **131,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **11,1-15,1/8000**
Coppia (Nm-kgm/giri): **14,0-1,4/6500**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 230 - D 230**
Misure pneumatici: **110/70-13" - 130/70-13"**

Prezzo: 3.799,00 euro





Tricity 300

Cilindrata: **292,0 cm³**	Altezza sella: **795 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **13,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **239,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **20,6-28,0/7250**
Coppia (Nm-kgm/giri): **29,0-2,9/5750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 267 - D 267**
Misure pneumatici: **120/70-14" - 140/70-14"**

Prezzo: 8.999,00 euro



XMax 300

Cilindrata: **292,0 cm³**	Altezza sella: **795 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **13,2 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **183,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **20,6-28,0/7250**
Coppia (Nm-kgm/giri): **29,0-3,0/5750**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 267 - D 245**
Misure pneumatici: **120/70-15" - 140/70-14"**

Prezzo: 6.599,00 euro

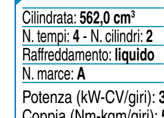


TMax

Cilindrata: **562,0 cm³**	Altezza sella: **800 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **15,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **218,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **35,0-47,6/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **55,7-5,7/5250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 267 - D 282**
Misure pneumatici: **120/70-15" - 160/60-15"**

Prezzo: 13.499,00 euro



TMax Tech Max

Cilindrata: **562,0 cm³**	Altezza sella: **800 mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **2**	Capacità serb.: **15,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **220,0 kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **35,0-47,6/7500**
Coppia (Nm-kgm/giri): **55,7-5,7/5250**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 267 - D 282**
Misure pneumatici: **120/70-15" - 160/60-15"**

Prezzo: 15.699,00 euro

Gli altri modelli

NMax 125	3.599,00	Tricity 155	4.999,00
XMax 125	5.499,00	XMax 300 Tech Max	7.299,00

ZONTES

Data listino: 12-06-2023
Pian dell'Isola 72, 50067 Rignano sull'Arno (FI) www.zontes.eu
Prezzi franco fabbrica. Garanzia di 2 anni.



350E

Cilindrata: **349,0 cm³**	Altezza sella: **— mm**
N. tempi: **4** - N. cilindri: **1**	Capacità serb.: **16,0 litri**
Raffreddamento: **liquido**	Peso in o.d.m.: **— kg**
N. marce: **A**	Omologazione: **Euro 5**

Potenza (kW-CV/giri): **—**
Coppia (Nm-kgm/giri): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 320 - D 320**
Misure pneumatici: **120/70-15" - 140/70-14"**

Prezzo: 5.290,00 euro

Gli altri modelli

350D	4.990,00

PREZZI MEZZI ELETTRICI

LA MOBILITÀ ELETTRICA STA CRESCENDO FORTEMENTE NEGLI ULTIMI ANNI E SI STA DIFFERENZIANDO TRA COMMUTER URBANI E MOTO PERFORMANTI. IN QUESTE PAGINE TROVATE I PREZZI UFFICIALI

ASKOLL

Data listino: 11-04-2024
Via Industria 30, 36031 Dueville (VI). www.askollelectric.com
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 6 anni.



eS3 EVO 2.8

Autonomia: **96 km**	Altezza sella: **760 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **— mm**
Ricarica 80%: **—**	Peso: **70 kg**
Ricarica 100%: **3 ore**	Velocità: **66 km/h**

Potenza (kW-CV): **—**
Capacità batteria (kW/h): **2,8**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 190 - D 190**
Misure pneumatici: **80/80-16" - 90/80-16"**
Prezzo: 3.990,00 euro



NGS3 2.8

Autonomia: **96 km**	Altezza sella: **760 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **1.830 mm**
Ricarica 80%: **—**	Peso: **67 kg**
Ricarica 100%: **3 ore**	Velocità: **66 km/h**

Potenza (kW-CV): **—**
Capacità batteria (kW/h): **2,8**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 220 - D 190**
Misure pneumatici: **80/80-16" - 90/80-16"**
Prezzo: 4.790,00 euro

XKP70 2.8

Autonomia: **90 km**	Altezza sella: **760 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **— mm**
Ricarica 80%: **—**	Peso: **71 kg**
Ricarica 100%: **6 ore**	Velocità: **70 km/h**

Potenza (kW-CV): **—**
Capacità batteria (kW/h): **2,7**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 220 - D 190**
Misure pneumatici: **90/80-16" - 110/70-16"**
Prezzo: 5.090,00 euro



XKP80 3.4

Autonomia: **101 km**	Altezza sella: **760 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **— mm**
Ricarica 80%: **—**	Peso: **71 kg**
Ricarica 100%: **6 ore**	Velocità: **80 km/h**

Potenza (kW-CV): **—**
Capacità batteria (kW/h): **4,1**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 220 - D 190**
Misure pneumatici: **90/80-16" - 110/70-16"**
Prezzo: 5.390,00 euro

Gli altri modelli

eS2 1.4 City	2.290,00	NGS2 1.4	2.990,00	XKP45 2.8	4.490,00
eS2 EVO 2.8	3.490,00	NGS2 2.8	4.290,00		

BETA

Data listino: 07-11-2023
Pian dell'Isola 72, 50067 Rignano sull'Arno (FI). www.betamotor.com
Prezzi franco fabbrica. Garanzia di 2 anni.



Minitrial Electric XL

Autonomia: **— km**	Altezza sella: **575 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **1600 mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **26,4 kg**
Ricarica 100%: **— ore**	Velocità: **— km/h**

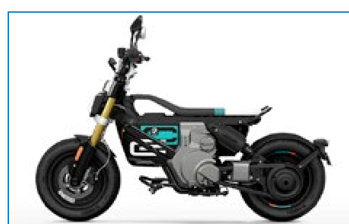
Potenza (kW-CV): **—**
Capacità batteria (kW/h): **12**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 160 - D 160**
Misure pneumatici: **2.00-20" - 2.50-19"**
Prezzo: 3.390,00 euro

Gli altri modelli

Minicross Electric Li-Ion	1.690,00	Minitrial Electric 16"	1.690,00	Minitrial Electric 20"	1.790,00

BMW

Data listino: 01-04-20243
Via dell'Unione Europea 1, 20097 San Donato Milanese (MI)
www.bmw-motorrad.it
Prezzi chiavi in mano. Garanzia di 4 anni.



CE 02

Autonomia: **95 km**	Altezza sella: **750 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **1970 mm**
Ricarica 80%: **1,4 ore**	Peso: **132 kg**
Ricarica 100%: **2,4 ore**	Velocità: **95 km/h**

Potenza (kW-CV): **11-15**
Capacità batteria (kW/h): **1,9**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 239 - D 220**
Misure pneumatici: **120/80-14" - 150/70-15"**
Prezzo: 8.750,00 euro



CE 04

Autonomia: **130 km**	Altezza sella: **780 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **2285 mm**
Ricarica 80%: **3,3 ore**	Peso: **231 kg**
Ricarica 100%: **4,2 ore**	Velocità: **120 km/h**

Potenza (kW-CV): **31-42**
Capacità batteria (kW/h): **8,5**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 265 - D 265**
Misure pneumatici: **120/70-15" - 160/60-15"**
Prezzo: 13.500,00 euro

Gli altri modelli

CE 02 (4 kW)	7.750,00

CAKE

Data listino: 01-01-2023
Via Tagiura 25/30, 20146 Milano. www.ridecake.com
Prezzi franco fabbrica. Garanzia di 2 anni.



Makka Flex

Autonomia: **54 km**	Altezza sella: **790 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **— mm**
Ricarica 80%: **2 ore**	Peso: **70,0 kg**
Ricarica 100%: **3 ore**	Velocità: **45 km/h**

Potenza (kW-CV): **2,8-3,8**
Capacità batteria (kW/h): **1,5**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 220 -**
Misure pneumatici: **2.15-14" - 3.00-14"**
Prezzo: 4.470,00 euro

Kalk&

Autonomia: **86 km**	Altezza sella: **926 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **— mm**
Ricarica 80%: **2 ore**	Peso: **89,0 kg**
Ricarica 100%: **3 ore**	Velocità: **90 km/h**

Potenza (kW-CV): **10,0-13,0**
Capacità batteria (kW/h): **2,6**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 220 - D 220**
Misure pneumatici: **1.85-19" - 3.00-19"**
Prezzo: 14.860,00 euro

Gli altri modelli

Air work	6.470,00	Kalk OR Race	14.370,00
Go	3.500,00	Kalk work	13.860,00
Makka Flex work	5.680,00	Osa flex	8.880,00
Makka range	4.170,00	Osa flex AP	8.880,00
Makka range work	5.380,00	Osa flex work	10.970,00
Makka polestar ed.	5.300,00	Osa range work	10.470,00
Kalk AP	12.370,00	Osa+	11.470,00
Kalk INK	11.580,00	Osa+ AP	11.470,00
Kalk INK&	12.580,00	Osa work	11.970,00
Kalk INK Race	12.070,00	Bukk Ltd	14.970,00
Kalk OR	13.870,00		

CJR

Data listino: 01-01-2022 Via Giulio Cesare 27, 47838 Riccione (RN). www.cjrmotoreco.com Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



Puma GT

Autonomia: **350 km**	Altezza sella: **— mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **— mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **— kg**
Ricarica 100%: **5 ore**	Velocità: **120 km/h**

Potenza (kW-CV): **—**
Capacità batteria (kW/h): **8,4**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 220 - D 220**
Misure pneumatici: **—" - —"**

Prezzo: 9.899,00 euro

Gli altri modelli

CLS (3,0)	4.199,00	Tiger	5.999,00	Trinity X (3,0)	4.499,00
CLS (4,0)	5.299,00	Trinity (2,0)	3.399,00	Trinity (5,0)	5.699,00
Puma X	8.799,00	Trinity (3,0)	4.499,00		

ECOOTER

Data listino: 01-01-2023 Via Libertà 121, 20824 Lazzate (MB) www.i2v.it
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



E2 Sport

Autonomia: **75 km**	Altezza sella: **740 mm**
Batteria: Polimeri di litio	Lunghezza: **1840 mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **92,3 kg**
Ricarica 100%: **6 ore**	Velocità: **75 km/h**

Potenza (kW-CV): **4,0-5,4**
Capacità batteria (kW/h): **2,7**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 220 - D 200**
Misure pneumatici: **100/80-12" - 100/80-12"**

Prezzo: 4.420,00 euro

Gli altri modelli

E2 City	3.890,00

ENERGICA

Data listino: 01-01-2023
Via Scarlatti 20I, 41019 Soliera (MO). www.energicamotor.com
Prezzi franco concessionario, IVA non inclusa. Garanzia di 2 anni.



Eva Ribelle RS

Autonomia: **246 km**	Altezza sella: **790 mm**
Batteria: Polimeri di litio	Lunghezza: **2140 mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **260 kg**
Ricarica 100%: **4 ore**	Velocità: **200 km/h**

Potenza (kW-CV): **126,0-171,4**
Capacità batteria (kW/h): **21,5**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 330 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 25.669,00 euro



Experia

Autonomia: **222 km**	Altezza sella: **847 mm**
Batteria: Polimeri di litio	Lunghezza: **2132 mm**
Ricarica 80%: **—**	Peso: **260 kg**
Ricarica 100%: **—**	Velocità: **180 km/h**

Potenza (kW-CV): **75,0-102,0**
Capacità batteria (kW/h): **22,5**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 330 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 23.750,00 euro



Ego+ RS

Autonomia: **246 km**	Altezza sella: **810 mm**
Batteria: Polimeri di litio	Lunghezza: **2140 mm**
Ricarica 80%: **—**	Peso: **260 kg**
Ricarica 100%: **—**	Velocità: **240 km/h**

Potenza (kW-CV): **126,0-171,4**
Capacità batteria (kW/h): **21,5**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 330 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 27.192,00 euro

Gli altri modelli

Ego+	26.075,00	Eva EsseEsse9+RS	23.639,00
Eva Ribelle	24.553,00		
Eva EsseEsse9+	22.523,00		

ETRIKO

Data listino: 01-01-2023 Via Borsari, 33/A, 43126 Parma. www.etriko.it
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



SK3 Premium

Autonomia: **128 km**	Altezza sella: **800 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **1900 mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **76 kg**
Ricarica 100%: **6 ore**	Velocità: **45 km/h**

Potenza (kW-CV): **—**
Capacità batteria (kW/h): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D - D**
Misure pneumatici: **120/70-12" - 120/70-12"**

Prezzo: 5.150,00 euro

Gli altri modelli

SK1 Basic	3.750,00	SK3 Basic	4.050,00
SK1 Premium	4.890,00	Rapido	6.527,00

FANTIC MOTOR

Data listino: 01-11-2023
Via Tarantelli 7, 31030 Dosson di Casier (TV)
www.fanticmotor.it
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



Issimo City

Autonomia: **71 km**	Altezza sella: **799 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **— mm**
Ricarica 80%: **—**	Peso: **91 kg**
Ricarica 100%: **—**	Velocità: **45 km/h**

Potenza (kW-CV): **3,0-4,1**
Capacità batteria (kW/h): **2,2**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 220 - D 180**
Misure pneumatici: **90/80-16" - 100/80-16"**

Prezzo: 3.990,00 euro

Gli altri modelli

Issimo City Pro	4.190,00	Issimo City Max	5.190,00

FD MOTORS

Data listino: 01-01-2023 Via Libertà 121, 20824 Lazzate (MB) www.i2v.it
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



F5 E

Autonomia: **85 km**	Altezza sella: **780 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **1995 mm**
Ricarica 80%: **—**	Peso: **129 kg**
Ricarica 100%: **5 ore**	Velocità: **75 km/h**

Potenza (kW-CV): **—**
Capacità batteria (kW/h): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 220 - D 220**
Misure pneumatici: **90/80-16" - 120/80-14"**

Prezzo: 4.590,00 euro

Gli altri modelli

F3 E	4.120,00

GASGAS

Data listino: 01-12-2023
Via Spallanzani 16/B, 24061 Sant'Alessandro (BG) www.gasgas.com
Prezzi franco concessionario. Garanzia 2 anni.



MC-E 5

Autonomia: **—**	Altezza sella: **684 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **— mm**
Ricarica 80%: **45 min.**	Peso: **40,5 kg**
Ricarica 100%: **70 min.**	Velocità: **— km/h**

Potenza (kW-CV): **2-2,7**
Capacità batteria (kW/h): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 160 - D 160**
Misure pneumatici: **60/100-12" - 2,75 x 10"**

Prezzo: 6.550,00 euro

Gli altri modelli

MC-E 2	2.795,00	MC-E 3	4.710,00

HONDA

Data listino: 11-11-2023
Via della Cecchignola 5/7, 00143 Roma
www.honda.it
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 6 anni.



EM1 e

Autonomia: **41 km**	Altezza sella: **740 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **1860 mm**
Ricarica 80%: **1,2 ore**	Peso: **95,0 kg**
Ricarica 100%: **6 ore**	Velocità: **45,0 km/h**

Potenza (kW-CV): **1,7-2,3**
Capacità batteria (kW/h): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D - T**
Misure pneumatici: **90/90-12" - 100/90-10"**

Prezzo: 3.199,00 euro

HORWIN

Data listino: 08-11-2022
Via alla Cascata 5/7, 23815 Introbio (LC) www.horwin.it
Prezzi franco fabbrica. Garanzia di 2 anni.



EK1

Autonomia: **70 km**	Altezza sella: **780 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **1900 mm**
Ricarica 80%: **—**	Peso: **92,0 kg**
Ricarica 100%: **—**	Velocità: **45 km/h**

Potenza (kW-CV): **2,8-3,8**
Capacità batteria (kW/h): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D - D**
Misure pneumatici: **100/80-14" - 110/70-13"**

Prezzo: 3.690,00 euro



SK3

Autonomia: **80 km**	Altezza sella: **790 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **1993 mm**
Ricarica 80%: **—**	Peso: **115,0 kg**
Ricarica 100%: **4,5 ore**	Velocità: **90 km/h**

Potenza (kW-CV): **6,3-8,6**
Capacità batteria (kW/h): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D - D**
Misure pneumatici: **100/70-14" - 120/70-14"**

Prezzo: 4.390,00 euro

Gli altri modelli

CR6	6.390,00	EK3	4.690,00	SK1	3.540,00

HURBA

Data listino: 01-01-2023
Viale Val Padana, 102 00141 Roma www.hurbascooter.com
Prezzi franco importatore. Garanzia 2 anni.



Hurba 50

Autonomia: **100**	Altezza sella: **— mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **1810 mm**
Ricarica 80%: **—**	Peso: **63 kg**
Ricarica 100%: **3 ore**	Velocità: **45 km/h**

Potenza (kW-CV): **1,2-1,6**
Capacità batteria (kW/h): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D - D**
Misure pneumatici: **—**

Prezzo: 3.499,00 euro



Raptor 300S

Autonomia: **165**	Altezza sella: **— mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **2100 mm**
Ricarica 80%: **—**	Peso: **209 kg**
Ricarica 100%: **3 ore**	Velocità: **130 km/h**

Potenza (kW-CV): **11-15**
Capacità batteria (kW/h): **6,1**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 160 - D 160**
Misure pneumatici: **—**

Prezzo: 8.990,00 euro

Gli altri modelli

Cargo	4.990,00	Naked Spark	5.499,00	Raptor 300	6.990,00
City Trendy	2.699,00	Raptor 250	5.990,00	Raptor 300S Air	9.888,00

HUSQVARNA

Data listino: 07-05-2024 Via Spallanzani 16/B, 24061 Sant'Alessandro (BG)
www.husqvarna-motorcycles.com
Prezzi franco concessionario. Garanzia 2 anni.



EE 5

Autonomia: **—**	Altezza sella: **665 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **— mm**
Ricarica 80%: **45 min.**	Peso: **40,5 kg**
Ricarica 100%: **70 min.**	Velocità: **— km/h**

Potenza (kW-CV): **2-2,7**
Capacità batteria (kW/h): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 205 - D 185**
Misure pneumatici: **60/100-12" - 2,75 x 10"**

Prezzo: 6.550,00 euro

Gli altri modelli

EE 2	2.950,00	EE 3	4.710,00

KAWASAKI

Data listino: 18-12-2023
Via Meraviglia 31, 20020 Lainate (MI) www.kawasaki.it
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



Ninja e-1

Autonomia: **72 km**	Altezza sella: **785 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **1980 mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **140,0 kg**
Ricarica 100%: **3 ore**	Velocità: **99,0 km/h**

Potenza (kW-CV): **9,0-12**
Capacità batteria (kW/h): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D - D**
Misure pneumatici: **100/80-17" - 130/70-17"**

Prezzo: 8.839,00 euro



Z e-1

Autonomia: **72 km**	Altezza sella: **785 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **1980 mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **135,0 kg**
Ricarica 100%: **3 ore**	Velocità: **99,0 km/h**

Potenza (kW-CV): **9,0-12**
Capacità batteria (kW/h): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D - D**
Misure pneumatici: **100/80-17" - 130/70-17"**

Prezzo: 8.239,00 euro

KEEWAY

Data listino: 11-04-2023 Via Cesare Battisti 11, 40054 Budrio (BO)
www.e-zi.bike/it-it/ Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



EZI Citi Duty 2-HS

Autonomia: **100 km**	Altezza sella: **770 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **1820 mm**
Ricarica 80%: **—**	Peso: **101,0 kg**
Ricarica 100%: **6 ore**	Velocità: **80 km/h**

Potenza (kW-CV): **—**
Capacità batteria (kW/h): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D - D**
Misure pneumatici: **80/90-14" - 90/90-14"**

Prezzo: 3.790,00 euro



EZI Citi 2-MS

Autonomia: **57 km**	Altezza sella: **770 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **1820 mm**
Ricarica 80%: **—**	Peso: **93,6 kg**
Ricarica 100%: **4 ore**	Velocità: **45 km/h**

Potenza (kW-CV): **—**
Capacità batteria (kW/h): **1,3**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D - D**
Misure pneumatici: **80/90-14" - 90/90-14"**

Prezzo: 2.990,00 euro

Gli altri modelli

Blueshark R80	3.490,00	EZI Citi 2-HS	3.290,00
EZI Mini	1.790,00		

KTM

Data listino: 24-04-2024
Via Spallanzani 16/A, 24061 Albano Sant'Alessandro (BG)
www.ktm.com Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



SX-E 3

Autonomia: **— km**	Altezza sella: **600 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **— mm**
Ricarica 80%: **35 min.**	Peso: **— kg**
Ricarica 100%: **70 min.**	Velocità: **— km/h**

Potenza (kW-CV): **3,8-5,2**
Capacità batteria (kW/h): **3,9**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 160 - D 160**
Misure pneumatici: **60/100-10" - 2.75 - 10"**

Prezzo: 4.710,00 euro



Freeride E-XC

Autonomia: **— km**	Altezza sella: **910 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **— mm**
Ricarica 80%: **—**	Peso: **— kg**
Ricarica 100%: **70 min.**	Velocità: **— km/h**

Potenza (kW-CV): **9,0-12,0**
Capacità batteria (kW/h): **3,9**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D - D**
Misure pneumatici: **21" - 18"**

Prezzo: 13.025,00 euro

Gli altri modelli

SX-E 2	2.795,00	SX-E 5	6.550,00

LIFAN

Data listino: 01-02-2024
Via Alessandrini 21/23, 25086 Rezzato (BS) https://lifanmoto.it
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



E3

Autonomia: **80 km**	Altezza sella: **740 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **1680 mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **72 kg**
Ricarica 100%: **6 ore**	Velocità: **45 km/h**

Potenza (kW-CV): **—**
Capacità batteria (kW/h): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 180 - D 170**
Misure pneumatici: **3.00-10" - 100/80-10"**

Prezzo: 1.990,00 euro



E4 Bring 4.750 W

Autonomia: **88 km**	Altezza sella: **770 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **1860 mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **90 kg**
Ricarica 100%: **— ore**	Velocità: **70 km/h**

Potenza (kW-CV): **4,7 - 6,5**
Capacità batteria (kW/h): **2,1**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 210 - D 170**
Misure pneumatici: **110/70-12" - 130/70-12"**

Prezzo: 4.690,00 euro

Gli altri modelli

E3+	2.190,00	E4 1.900 W (2 batterie)	3.290,00
E4	2.590,00	E4 4.750 W	4.890,00

ME

Data listino: 01-01-2022
Via Romero 1, 25040 Passirano (BS) www.scooterelettrico.me
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



6.0 kW

Autonomia: **70 km**	Altezza sella: **780 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **1890 mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **110 kg**
Ricarica 100%: **5,5 ore**	Velocità: **80 km/h**

Potenza (kW-CV): **10-13,6**
Capacità batteria (kW/h): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 220 - D 200**
Misure pneumatici: **120/70-12" - 120/70-12"**

Prezzo: 6.690,00 euro

Gli altri modelli

2,5 kW	5.490,00

MOTRON

Data listino: 01-12-2022
Via Giotto 12/B, 39100 Bolzano
www.motron-motorcycles.com
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



Cubertino

Autonomia: **56 km**	Altezza sella: **— mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **1895 mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **78 kg**
Ricarica 100%: **— ore**	Velocità: **45 km/h**

Potenza (kW-CV): **—**
Capacità batteria (kW/h): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **T 110 - T 110**
Misure pneumatici: **70/90-17" - 80/90-17"**

Prezzo: 2.599,00 euro

Gli altri modelli

Voltz	1.999,00	Vizion	3.499,00	Whizz	2.499,00

NITO

Data listino: 01-10-2021
Via Cuneo 9/A, 10028 Trofarello (TO)
www.nitobikes.it
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



Nes 10

Autonomia: **80 km**	Altezza sella: **810 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **1840 mm**
Ricarica 80%: **3 ore**	Peso: **98 kg**
Ricarica 100%: **4 ore**	Velocità: **90 km/h**

Potenza (kW-CV): **4,0-5,4**
Capacità batteria (kW/h): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 200 - D 180**
Misure pneumatici: **120/90-10" - 130/90-10"**

Prezzo: 6.313,00 euro

Gli altri modelli

Nes 5	5.925,00	Nes 5 Special Edition	7.290,00	Nes 10 Special Edition	7.710,00

NIU

Data listino: 01-01-2024
Via Giotto 12/B, 39100 Bolzano www.niu.com
Prezzi franco concessionario.
Garanzia di 2 anni.



MQiGT 100

Autonomia: **100 km**	Altezza sella: **816 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **1949 mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **128 kg**
Ricarica 100%: **5 ore**	Velocità: **100 km/h**

Potenza (kW-CV): **—**
Capacità batteria (kW/h): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 220 - D 180**
Misure pneumatici: **90/90-14" - 110/80-14"**

Prezzo: 4.999,00 euro



NQi GTs ER

Autonomia: **110 km**	Altezza sella: **815 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **1815 mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **113 kg**
Ricarica 100%: **5,5 ore**	Velocità: **80 km/h**

Potenza (kW-CV): **—**
Capacità batteria (kW/h): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 220 - D 180**
Misure pneumatici: **90/90-14" - 110/80-14"**

Prezzo: 4.999,00 euro

NOVITÀ DEL MESE

XQI3

Autonomia: **105 km**	Altezza sella: **875 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **1955 mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **— kg**
Ricarica 100%: **5 ore**	Velocità: **— km/h**

Potenza (kW-CV): **—**
Capacità batteria (kW/h): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 220 - D 203**
Misure pneumatici: **70/100-19" - 70/100-19"**

Prezzo: 5.999,00 euro



RQI

Autonomia: **105 km**	Altezza sella: **825 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **2080 mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **186,0 kg**
Ricarica 100%: **7 ore**	Velocità: **110 km/h**

Potenza (kW-CV): **—**
Capacità batteria (kW/h): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 300 - D 240**
Misure pneumatici: **110/70-17" - 140/70-17"**

Prezzo: 7.999,00 euro

Gli altri modelli

MQi+ Sport ER (45 km/h)	2.799,00	Nqi Sport ER (45 km/h)	2.999,00
MQi+ Sport SR (45 km/h)	2.299,00	Nqi Sport SR (45 km/h)	2.499,00
NqiGTs 45 (45 km/h)	3.999,00	XQI3 (75 km/h)	5.999,00
NqiGTs SR (80 km/h)	3.999,00	UQiGT SR (45 km/h)	2.299,00

PEUGEOT

Data listino: 15-04-2024
Via Flaminia 54/56, 00186 Roma www.peugeot-motocycles.it
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 3 anni.



E-Streetzone

Autonomia: **48 km**	Altezza sella: **770 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **1720 mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **— kg**
Ricarica 100%: **6 ore**	Velocità: **45 km/h**

Potenza (kW-CV): **1,2-1,6**
Capacità batteria (kW/h): **1,4**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 175 - D 175**
Misure pneumatici: **100/80-10" - 100/80-10"**

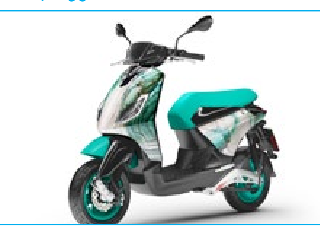
Prezzo: 3.099,00 euro

Gli altri modelli

E-Streetzone cargo	3.199,00

PIAGGIO

Data listino: 01-06-2023
Viale Rinaldo Piaggio 3, 56025 Pontedera (PI)
www.piaggio.com Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



Piaggio 1 FCW

Autonomia: **48 km**	Altezza sella: **770 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **1720 mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **— kg**
Ricarica 100%: **6 ore**	Velocità: **45 km/h**

Potenza (kW-CV): **1,2-1,6**
Capacità batteria (kW/h): **1,4**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 175 - D 175**
Misure pneumatici: **100/80-10" - 100/80-10"**

Prezzo: 3.099,00 euro



Piaggio 1 Active

Autonomia: **66 km**	Altezza sella: **770 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **1720 mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **— kg**
Ricarica 100%: **6 ore**	Velocità: **60 km/h**

Potenza (kW-CV): **2,0-2,7**
Capacità batteria (kW/h): **2,3**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 175 - D 175**
Misure pneumatici: **100/80-10" - 100/80-10"**

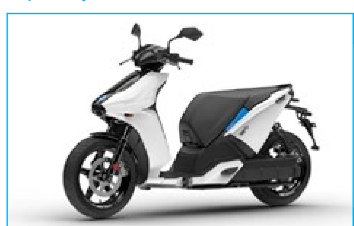
Prezzo: 3.599,00 euro

Gli altri modelli

Piaggio 1	2.899,00	Piaggio 1 FCW Active	3.799,00

RAY

Data listino: 20-10-2022
https://ray.eco/it-it/ Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



7.7

Autonomia: **130 km**	Altezza sella: **800 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **2050 mm**
Ricarica 80%: **5,5 ore**	Peso: **165 kg**
Ricarica 100%: **7 ore**	Velocità: **125 km/h**

Potenza (kW-CV): **17,5-23**
Capacità batteria (kW/h): **7,7**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-15" - 140/60-14"**

Prezzo: 9.970,00 euro

RGNT

Data listino: 01-01-2023
https://rgnt-motorcycles.com Prezzi franco importatore. Garanzia di 2 anni.



Classic SE

Autonomia: **120 km**	Altezza sella: **830 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **2110 mm**
Ricarica 80%: **3,5 ore**	Peso: **156 kg**
Ricarica 100%: **7,5 ore**	Velocità: **120 km/h**

Potenza (kW-CV): **11-15**
Capacità batteria (kW/h): **7,7**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 300 - D 220**
Misure pneumatici: **90/90-18" - 120/80-17"**

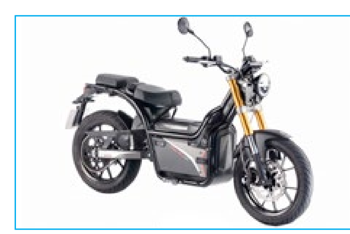
Prezzo: 14.495,00 euro

Gli altri modelli

Scrambler SE	15.495,00

RIEJU

Data listino: 01-11-2023
Via Magellano 1/c, 40017 San Giovanni in Persiceto (BO) www.rieju.es
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



Nuuk 6kW

Autonomia: **150 km**	Altezza sella: **785 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **— mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **138 kg**
Ricarica 100%: **5 ore**	Velocità: **— km/h**

Potenza (kW-CV): **10,5-14,3**
Capacità batteria (kW/h): **4,8**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 280 - D 220**
Misure pneumatici: **130/70-17" - 130/70-17"**

Prezzo: 6.597,00 euro

Gli altri modelli

Nuuk Cargo 6 kW	7.441,00

SARKCYBERG

Data listino: 11-06-2023
Via Cesare Battisti 11, 40054 Budrio (BO)
www.sarkcyber.com Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



HD200

Autonomia: **99 km**	Altezza sella: **— mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **1926 mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **107 kg**
Ricarica 100%: **3 ore**	Velocità: **75 km/h**

Potenza (kW-CV): **10,5-14,3**
Capacità batteria (kW/h): **4,8**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 220 - D 190**
Misure pneumatici: **90/90-14" - 110/80-14"**

Prezzo: 4.390,00 euro

SEAT MO

Data listino: 23-12-2022
Viale G.R. Gumpert 1, 37137 Verona www.seat-italia.it
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



125

Autonomia: **137 km**	Altezza sella: **— mm**
Batteria: Litio	Lunghezza: **2026 mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **152,0 kg**
Ricarica 100%: **8 ore**	Velocità: **95 km/h**

Potenza (kW-CV): **9-12**
Capacità batteria (kW/h): **5,6**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-15" - 140/70-14"**

Prezzo: 7.250,00 euro

125 Performance

Autonomia: **133 km**	Altezza sella: **— mm**
Batteria: Litio	Lunghezza: **2026 mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **152,0 kg**
Ricarica 100%: **8 ore**	Velocità: **105 km/h**

Potenza (kW-CV): **9-12**
Capacità batteria (kW/h): **5,6**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-15" - 140/70-14"**

Prezzo: 8.900,00 euro

STARK

Data listino: 01-01-2023 https://starkfuture.com/it
Prezzi franco fabbrica. Acquistabile solo on line Garanzia di 2 anni.



Varg

Autonomia: **6 ore**	Altezza sella: **— mm**
Batteria: Litio	Lunghezza: **— mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **110 kg**
Ricarica 100%: **2 ore**	Velocità: **— km/h**

Potenza (kW-CV): **58,9-80**
Capacità batteria (kW/h): **6,0**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 260 - D 220**
Misure pneumatici: **80/100-21" - 110/90-19"**

Prezzo: 12.900,00 euro

TACITA

Data listino: 01-02-2024
Via S. Quintino 43, 10121 Torino www.tacita.it
Prezzi franco fabbrica. Garanzia di 2 anni.



T-Cruise Urban R

Autonomia: **225 km**	Altezza sella: **750 mm**
Batteria: Litio	Lunghezza: **2250 mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **209 kg**
Ricarica 100%: **3,5 ore**	Velocità: **— km/h**

Potenza (kW-CV): **27-36,7**
Capacità batteria (kW/h): **9**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 320 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-18" - 170/60-17"**

Prezzo: 27.669,00 euro

Gli altri modelli

T-Cruise Turismo S	27.489,00	T-Cruise Urban S	25.935,00	T-Race Motard S	19.940,00
T-Cruise Turismo R	29.799,00	T-Race Enduro R	21.200,00	T-Race Motorally R	27.080,00
T-Cruise Turismo RL	39.575,00	T-Race Enduro S	19.415,00	T-Race Motorally S	26.030,00
T-Cruise Turismo SL	37.265,00	T-Race Motard R	21.725,00		

TROMOX

Data listino: 01-02-2023
Via Ceredolo 4, 40138 Bologna www.wayel.it
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



UKKO S

Autonomia: **130 km**	Altezza sella: **770 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **1855 mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **104 kg**
Ricarica 100%: **4 ore**	Velocità: **90 km/h**

Potenza (kW-CV): **4,0-5,4**
Capacità batteria (kW/h): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D - D**
Misure pneumatici: **100/80-14" - 120/70-14"**

Prezzo: 6.659,00 euro

Gli altri modelli

Ukko S lite	5.979,00

VELOCIFERO

Data listino: 01-01-2024
www.velocifero.eu Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



Tennis Electric 3000W

Autonomia: **100 km**	Altezza sella: **780 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **1900 mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **98,0 kg**
Ricarica 100%: **5 ore**	Velocità: **100 km/h**

Potenza (kW-CV): **—**
Capacità batteria (kW/h): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D - D**
Misure pneumatici: **100/90-12" - 110/90-12"**

Prezzo: 5.490,00 euro

Gli altri modelli

Beachmad	4.390,00	Jump Scrambler 3600	4.600,00	XE 10-10	1.490,00
Jump 2808	4.490,00	Oliver Cargo (L3)	4.890,00	XE 14-12	1.590,00
Jump Scarmbler 2808	4.490,00	Race-X	7.600,00		
Jump 3600	4.600,00	Tennis E. (L1)	2.990,00		

VESPA

Data listino: 26-11-2023
Viale Rinaldo Piaggio 3, 56025 Pontedera (PI)
www.vespa.com Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



Elettrica RED

Autonomia: **100 km**	Altezza sella: **790 mm**
Batteria: Litio	Lunghezza: **1870 mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **130 kg**
Ricarica 100%: **4 ore**	Velocità: **70 km/h**

Potenza (kW-CV): **4-5,4**
Capacità batteria (kW/h): **4,2**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 200 - T 140**
Misure pneumatici: **110/70-11" - 120/70-11"**

Prezzo: 7.399,00 euro

Primavera Elettrica

Autonomia: **68 km**	Altezza sella: **785 mm**
Batteria: Litio	Lunghezza: **1860 mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **111 kg**
Ricarica 100%: **4 ore**	Velocità: **45 km/h**

Potenza (kW-CV): **3,1-4,2**
Capacità batteria (kW/h): **4,2**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 200 - T 140**
Misure pneumatici: **110/70-12" - 120/70-12"**

Prezzo: 5.199,00 euro

Gli altri modelli

Elettrica	7.199,00

VMOTO

Data listino: 11-04-2023
Borgata Molino, 30 - 12060 Verduno (CN) www.vmoto.com
Prezzi franco distributore. Garanzia di 3 anni.



CPx

Autonomia: **140 km**	Altezza sella: **760 mm**
Batteria: Litio	Lunghezza: **1975 mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **115 kg**
Ricarica 100%: **3 ore**	Velocità: **90 km/h**

Potenza (kW-CV): **—**
Capacità batteria (kW/h): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 240 - D 180**
Misure pneumatici: **100/80-16" - 100/80-14"**

Prezzo: 5.190,00 euro



Off-R (L3)

Autonomia: **104 km**	Altezza sella: **840 mm**
Batteria: Litio	Lunghezza: **1900 mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **85 kg**
Ricarica 100%: **3,5 ore**	Velocità: **110 km/h**

Potenza (kW-CV): **—**
Capacità batteria (kW/h): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D - D**
Misure pneumatici: **70/90-19" - 90/100-16"**

Prezzo: 6.990,00 euro

Gli altri modelli

Citi (L1)	4.490,00	CUX Ducati S.E. (L1)	3.690,00	TCmax (L3 raggi)	5.990,00
Citi (L3)	4.790,00	On-R (L1 e L3)	6.990,00	TCmax (L3 raggi sc)	6.190,00
CUmini (L1)	2.190,00	Stash (L3)	8.290,00	TS (L1 2 batterie)	5.590,00
CUX (L1)	3.290,00	TC (L3 2 batterie)	3.990,00	TS (L3)	4.390,00
CPX (L3 2 batterie)	6.590,00	TC (L3 2 batterie)	3.990,00	TS (L3 2 batterie)	5.690,00
CPX Pro (L3 2 batt.)	6.990,00	TCmax (L3 lega)	5.790,00		
CUX Luxury (L1)	3.490,00	TCmax (L3 lega sc)	5.890,00		

WAYEL

Data listino: 01-10-2022 Via Ceredolo 4, 40138 Bologna www.wayel.it
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



NCE S

Autonomia: **110 km**	Altezza sella: **— mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **1960 mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **104 kg**
Ricarica 100%: **— ore**	Velocità: **90 km/h**

Potenza (kW-CV): **6,6-9,0**
Capacità batteria (kW/h): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D - D**
Misure pneumatici: **120/70-14" - 120/70-14"**

Prezzo: 6.149,00 euro



W3

Autonomia: **100 km**	Altezza sella: **— mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **1865 mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **104 kg**
Ricarica 100%: **— ore**	Velocità: **75 km/h**

Potenza (kW-CV): **—**
Capacità batteria (kW/h): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D - D**
Misure pneumatici: **120/70-12" - 120/70-12"**

Prezzo: 4.969,00 euro

Gli altri modelli

W1	2.349,00	W2	2.649,00
W1 (2 batterie)	3.327,00	W2 (2 batterie)	3.887,00

WOW

Data listino: 01-01-2023
Via Libertà 121, 20824 Lazzate (MB)
www.wowescooter.com
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



775

Autonomia: **95 km**	Altezza sella: **785 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **2077 mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **113 kg**
Ricarica 100%: **4 ore**	Velocità: **85 km/h**

Potenza (kW-CV): **4,7-6,4**
Capacità batteria (kW/h): **3,0**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 220 - D 220**
Misure pneumatici: **100/80-16" - 120/80-16"**

Prezzo: 5.790,00 euro

Gli altri modelli

774	4.970,00	774 (plus)	5.450,00

YADEA

Data listino: 01-02-2024
Viale Alcide De Gasperi, 7, 25080 Mazzano (BS)
www.yadea.it
Prezzi franco concessionario. Garanzia di 2 anni.



C1S

Autonomia: **76 km**	Altezza sella: **— mm**
Batteria: Litio	Lunghezza: **1790 mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **83,0 kg**
Ricarica 100%: **— ore**	Velocità: **45 km/h**

Potenza (kW-CV): **2,2-3,0**
Capacità batteria (kW/h): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 220 - D 180**
Misure pneumatici: **90/90-12" - 100/80-12"**

Prezzo: 2.790,00 euro



G5

Autonomia: **77 km**	Altezza sella: **— mm**
Batteria: Litio	Lunghezza: **1810 mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **75,0 kg**
Ricarica 100%: **— ore**	Velocità: **45 km/h**

Potenza (kW-CV): **4,1-5,6**
Capacità batteria (kW/h): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 220 - D 220**
Misure pneumatici: **90/90-12" - 100/80-12"**

Prezzo: 2.690,00 euro



M6L

Autonomia: **40 km**	Altezza sella: **— mm**
Batteria: Litio	Lunghezza: **1785 mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **64 kg**
Ricarica 100%: **— ore**	Velocità: **45 km/h**

Potenza (kW-CV): **1,5-2,0**
Capacità batteria (kW/h): **1,2**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 180 - T 110**
Misure pneumatici: **3.00-10" - 3.00-10"**

Prezzo: 1.990,00 euro



T9L Plus

Autonomia: **110 km**	Altezza sella: **— mm**
Batteria: Litio	Lunghezza: **1900 mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **75 kg**
Ricarica 100%: **— ore**	Velocità: **45 km/h**

Potenza (kW-CV): **2,1-2,9**
Capacità batteria (kW/h): **1,2**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 220 - D 146**
Misure pneumatici: **90/90-12" - 100/80-12"**

Prezzo: 2.990,00 euro

Y1S Pro

Autonomia: **85 km**	Altezza sella: **775 mm**
Batteria: Litio	Lunghezza: **1915 mm**
Ricarica 80%: **— ore**	Peso: **75 kg**
Ricarica 100%: **— ore**	Velocità: **70 km/h**

Potenza (kW-CV): **3,6-4,9**
Capacità batteria (kW/h): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 220 - D 180**
Misure pneumatici: **90/90-14" - 100/90-14"**

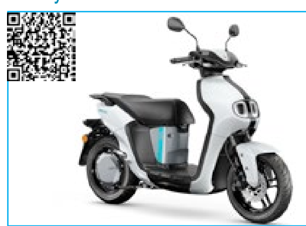
Prezzo: 4.290,00 euro

Gli altri modelli

C1S Pro	4.890,00	G5 Pro (2 batterie)	3.990,00	Y1S	3.390,00
G5 Pro	2.990,00	G5S Utility	4.690,00	Y1S Pro Utility	4.290,00

YAMAHA

Data listino: 07-05-2024 Via Tinelli 67/69, 20050 Gerno di Lesmo (MB)
www.yamaha-motor.it Prezzi franco concessionario. Garanzia di 3 anni.



Neo's

Autonomia: **37 km**	Altezza sella: **795 mm**
Batteria: Litio	Lunghezza: **1875 mm**
Ricarica 80%: **4 ore**	Peso: **90,0 kg**
Ricarica 100%: **8 ore**	Velocità: **45 km/h**

Potenza (kW-CV): **2,5-3,4**
Capacità batteria (kW/h): **—**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 200 - T**
Misure pneumatici: **110/70-13" - 130/70-13"**

Prezzo: 2.999,00 euro

Gli altri modelli

Neo'S (2 batterie)	3.599,00	Neo'S Delivery	3.299,00

ZERO

Data listino: 12-11-2023 www.zeromotorcycles.com
Prezzi franco concessionario. Garanzia 5 anni.



FXE

Autonomia: **169 km**	Altezza sella: **836 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **— mm**
Ricarica 80%: **—**	Peso: **140,0 kg**
Ricarica 100%: **9,7 ore**	Velocità: **137 km/h**

Potenza (kW-CV): **33,0/44,0**
Capacità batteria (kW/h): **7,2**
Freni (mm Ø ant.-post.): **D 320 - D 240**
Misure pneumatici: **110/70-17" - 140/70-17"**

Prezzo: 14.350,00 euro



DSR/X

Autonomia: **288 km**	Altezza sella: **828 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **— mm**
Ricarica 80%: **—**	Peso: **247,0 kg**
Ricarica 100%: **2,7 ore**	Velocità: **180 km/h**

Potenza (kW-CV): **75,0-100,0**
Capacità batteria (kW/h): **15,2**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 265**
Misure pneumatici: **120/70-19" - 170/60-17"**

Prezzo: 24.090,00 euro

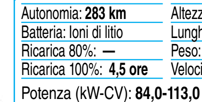


S

Autonomia: **248 km**	Altezza sella: **787 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **— mm**
Ricarica 80%: **—**	Peso: **223,0 kg**
Ricarica 100%: **4,5 ore**	Velocità: **139 km/h**

Potenza (kW-CV): **45,0/60,0**
Capacità batteria (kW/h): **14,4**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 17.840,00 euro



SR/F

Autonomia: **283 km**	Altezza sella: **787 mm**
Batteria: Ioni di litio	Lunghezza: **— mm**
Ricarica 80%: **—**	Peso: **227 kg**
Ricarica 100%: **4,5 ore**	Velocità: **200 km/h**

Potenza (kW-CV): **84,0-113,0**
Capacità batteria (kW/h): **17,3**
Freni (mm Ø ant.-post.): **2D 320 - D 240**
Misure pneumatici: **120/70-17" - 180/55-17"**

Prezzo: 23.580,00 euro

Gli altri modelli

DS	18.865,00	FX	14.125,00
DSR	19.890,00	SR	18.865,00
DSR/X Black Forest	27.165,00	SR/S	23.990,00

I NOSTRI RILEVAMENTI

IN QUESTE PAGINE TROVATE I PRINCIPALI DATI RILEVATI STRUMENTALMENTE DA IN MOTO SULLE MOTO PROVATE NEGLI ULTIMI DIECI ANNI

APRILIA

	VELOCITÀ MASSIMA (km/h)	ACCELERAZIONE 0-400 m (tempo)	RIPRESA * 0-400 m (tempo)	POTENZA MASSIMA (CV/giri min.)	COPPIA MASSIMA (kgm/giri min.)	CONSUMO MEDIO DEL TEST (km/l)	PROVATA SUI NUMERI (numero/anno)
RS 660 '21	232,9	12"1	14"0	93,00/10650	6,55/9950	20,6**	3/21
Tuareg 660 '22	187,3	13"2	14"3	69,17/9600	6,01/6650	21,6**	4/22
RSV4 RF '15	–	–	–	184,95/13400	11,03/10800	–	6/15
RSV4 RF '17	305	–	–	189,0/13300	11,8/11000	–	5/17
RSV4 RF '18	305	–	–	186,3/13700	11,8/11000	16,9**	5/18
RSV4 1100 Factory '19	305	–	–	201,02/13600	11,73/10700	16,6**	5/19
RSV4 1100 Factory '20	307	–	–	200,03/13300	11,75/10900	–	5-9/20
RSV4 1100 Factory '21	305	–	–	200,66/13200	11,81/10800	–	9/21
Tuono V4 R ABS '14	268,9	10"7	12"9	164,33/11600	11,06/9550	15,9**	4/14
Tuono V4 1100 Factory '15	260,2	10"6	11"4	163,53/11250	11,50/9300	14,2**	10/15-2/16
Tuono V4 1100 RR '18	261,2	10"8	11"9	169,65/11800	11,70/9250	14,9**	11/18
Tuono V4 1100 RR '22	260,1	11"0	13"2	166,93/11600	11,59/9200	15,1**	11/22
Caponord 1200 '13	215,3	11"7	13"6	109,04/8150	10,01/7050	16,4**	5-6/13
Caponord 1200 Rally '15	224,0	11"6	–	107,54/8450	10,37/7000	16,9**	7/15
Dorsoduro 1200 '13	233,8	11"1	12"6	124,07/8900	10,81/7450	16,8**	11/13

BENELLI

	VELOCITÀ MASSIMA (km/h)	ACCELERAZIONE 0-400 m (tempo)	RIPRESA * 0-400 m (tempo)	POTENZA MASSIMA (CV/giri min.)	COPPIA MASSIMA (kgm/giri min.)	CONSUMO MEDIO DEL TEST (km/l)	PROVATA SUI NUMERI (numero/anno)
Leoncino '18	156,8	14"8	14"6	39,24/7600	4,12/5700	25,3**	2-9/18
TRK 502 '18	152,7	15"1	15"2	38,56/7600	4,09/5900	23,8**	2/18
TRK 502 X '18	150,2	15"7	15"5	39,86/8650	4,26/4550	22,3**	10/18-2/21
TRK 502 X '23	148,3	15"6	15"2	41,41/8800	4,38/4600	22,4**	11/23-5/24
TRK 702 X '23	173,8	13"7	14"3	59,89/8300	6,26/5300	21,6**	11/23
752S '20	183,6	13"0	14"4	71,69/9100	6,31/7900	21,9**	5/20-6/21
TNT 899 '13	234,8	11"4	13"2	112,20/10150	8,52/8150	18,2**	7/13

BETA

	VELOCITÀ MASSIMA (km/h)	ACCELERAZIONE 0-400 m (tempo)	RIPRESA * 0-400 m (tempo)	POTENZA MASSIMA (CV/giri min.)	COPPIA MASSIMA (kgm/giri min.)	CONSUMO MEDIO DEL TEST (km/l)	PROVATA SUI NUMERI (numero/anno)
Xtrainer '15	–	–	–	29,48/7900	3,05/6300	–	12/15
RR Enduro 300 2T '14	–	–	–	44,89/11000	3,90/8900	–	2/14

BMW

	VELOCITÀ MASSIMA (km/h)	ACCELERAZIONE 0-400 m (tempo)	RIPRESA * 0-400 m (tempo)	POTENZA MASSIMA (CV/giri min.)	COPPIA MASSIMA (kgm/giri min.)	CONSUMO MEDIO DEL TEST (km/l)	PROVATA SUI NUMERI (numero/anno)
C evolution '14	123,4	15"2	13"3	54,50/4400	7,53/3600	–	10/14
G 310 GS '18	149,8	16"0	17"1	34,03/9750	2,45/7700	28,7**	10/18
G 310 R '18	151,1	15"5	16"2	34,44/9550	2,72/7700	29,4**	9/18
C 650 GT '12	179,8	15"3	12"9	51,58/8000	5,17/6700	17,6	5/14
G 650 GS Sertao '12	169,5	14"2	14"8	45,53/6500	5,47/4750	20,6**	2/13
F 700 GS '13	189,8	12"9	13"8	66,40/7400	7,41/5700	19,6**	1/13
F 700 GS '17	196,4	12"7	13"9	65,86/6600	7,67/5300	23,9**	2/17
F 750 GS '21	191,2	12"9	14"3	74,08/7450	7,98/5400	23,1**	7/21
F 800 GT '13	222,1	12"2	13"7	73,62/8000	7,29/5700	20,0**	3/13
F 800 GS Adventure '13	194,9	12"8	13"8	77,87/8100	7,54/5750	18,8**	1/14-5/15
F 800 GS '16	194,4	12"7	13"9	77,87/8100	7,52/5800	19,3**	7/16
F 800 R '16	215,6	12"5	13"9	84,78/8200	8,11/6000	26,5**	9/16
F 800 R Adventure '17	192,1	12"9	14"1	80,72/8350	7,78/6650	16,8**	7/17
F 850 GS '19	194,6	12"9	14"6	88,81/8450	8,48/6400	18,2**	9/19-6/20
F 850 GS '22	196,4	12"5	14"1	91,69/8350	8,73/6500	18,1**	4/22
F 900 R '20	200,8	12"4	14"1	98,82/8750	8,78/6750	19,1**	10/20
F 900 XR '20	202,9	12"4	14"0	97,06/8850	8,66/6650	18,9**	7/20
S 1000 R '14	259,0	10"4	11"2	159,60/10900	10,99/9300	–	4/14
S 1000 R '15	258,1	10"5	11"2	159,75/10800	11,46/9300	17,3**	10/15-2/16
S 1000 R '21	249,3	11"0	12"3	160,78/11250	11,36/9250	18,6**	7/21
S 1000 RR '15	–	–	–	188,97/13150	11,51/10650	–	6/15-4/16
S 1000 RR '17	299	–	–	188,9/13400	12,0/10300	–	5/17
S 1000 RR '18	299	–	–	194,3/13400	12,1/9400	17,9**	5/18
S 1000 RR '19	306	–	–	195,45/13700	10,95/11000	18,5**	5/19
S 1000 RR '20	307	–	–	192,71/13800	10,94/11100	–	5-9/20



	VELOCITÀ MASSIMA (km/h)	ACCELERAZIONE 0-400 m (tempo)	RIPRESA * 0-400 m (tempo)	POTENZA MASSIMA (Œw/giri min.)	COPPIA MASSIMA (kgm/giri min.)	CONSUMO MEDIO DEL TEST (km/l)	PROVATA SUI NUMERI (numero/anno)
M 1000 RR '21	306	–	–	192,71/13900	10,78/9300	–	9/21
M 1000 RR '23	298,5	10"7	11"6	198,44/14250	11,11/9350	–	7/23
S 1000 XR '15	241,0	10"9	–	154,60/10850	10,86/9000	16,1**	7/15
S 1000 XR '20	243,6	11"2	12"7	158,52/11200	10,95/9300	17,3**	8/20
R NineT '14	226,8	11"7	12"3	104,80/7550	11,15/6300	17,2**	6/14-2-11/15
R NineT Scrambler '16	219,7	11"6	12"5	95,89/7700	10,31/6100	17,9**	12/16
R NineT Racer '17	221,4	12"0	12"4	102,46/7700	10,72/6250	17,7**	8/17
R NineT Urban G/S '17	220,1	12"7	12"7	100,53/7650	10,53/6300	17,1**	10/17-6/19
R 1200 GS '13	215,4	11"7	12"5	117,59/7850	11,75/6500	17,6**	4-6/13-2/14
R 1200 GS '13	215,4	11"7	12"5	117,59/7850	11,75/6500	17,6**	7/15 - 3/16
R 1200 GS '18	216,7	11"6	12"5	115,68/7750	11,63/6500	16,2	6/18
R 1200 GS Adventure '14	212,0	11"9	13"0	116,51/7850	11,52/6600	15,9**	6/14-7/16
R 1200 GS Exclusive '17	216,7	11"6	12"5	115,68/7750	11,63/6500	15,5**	7/17
R 1200 R '15	228,0	11"3	12"1	113,55/7650	11,92/6100	16,8**	5/15
R 1200 RS '16	227,3	11"4	12"5	111,87/7600	11,31/6300	18,1**	10/16-11/17
R 1200 RT '14	222,5	11"4	12"7	86,18/7950	11,73/6300	18,9**	12/14
R 1250 GS HP '19	219,1	12"2	12"0	121,35/7750	12,89/6400	17,9**	2/19-1/20
R 1250 GS '21	220,1	12"0	12"1	121,39/7800	13,03/6400	17,8**	4-8/21-10/22
R 1250 RT '19	225,3	12"1	13"0	128,63/7700	13,59/6500	17,5**	10/19
R 1300 GS '24	225,8	11"6	12"4	137,35/7800	14,23/6400	18,1**	2/24
K 1600 B '18	200,1	11"6	13"2	134,21/6700	16,05/5100	15,9**	2/18

BORILE

Multiuso '13	–	–	–	10,20/6350	1,39/3150	27,8**	9/13

CFMOTO

700CL-X Sport '23	–	–	–	68,05/8600	6,04/7700	–	10/23
800NK Advanced '23	207,3	12"4	13"7	90,98/9600	7,75/6650	19,9**	10/23

DUCATI

	VELOCITÀ MASSIMA (km/h)	ACCELERAZIONE 0-400 m (tempo)	RIPRESA * 0-400 m (tempo)	POTENZA MASSIMA (CV/giri min.)	COPPIA MASSIMA (kgm/giri min.)	CONSUMO MEDIO DEL TEST (km/l)	PROVATA SUI NUMERI (numero/anno)
Scrambler Sixty2 '16	158,4	15"3	16"4	36,18/8300	3,18/7900	26,7**	5/16-8/17-9/18
Monster 796 20th Ann. '13	200,4	12"1	15"3	78,89/7400	7,41/5700	19,6**	1/13
Monster 797 '19	198,2	13"0	13"9	69,16/8400	6,44/6800	22,1**	7/19
Hypermotard 821 '14	217,5	11"7	13"0	100,06/9100	8,40/7750	18,1**	11/14
Hyperstrada '13	213,9	11"5	12"8	99,76/9200	8,33/7650	17,9**	11/13-3/15
Monster 821 '14	224,5	11"7	13"3	100,00/9300	8,25/7750	18,4**	11/14
Monster 821 Stealth '20	223,3	11"8	13"3	99,25/9600	8,37/7800	18,4**	10/20
Scrambler Icon '15	195,2	13"3	13"6	68,19/8350	6,31/5900	21,6**	4/15-5/16
Scrambler Classic '15	195,2	12"7	–	68,19/8350	6,31/5900	21,6**	11/15
Scrambler Café Racer '17	198,9	13"2	13"9	69,89/8400	6,56/5900	20,0**	8/17
Scrambler Desert Sled '17	186,4	13"6	14"0	69,05/8650	6,49/5750	21,1**	10/17
Scrambler Desert Sled '19	187,8	13"5	13"9	65,14/8300	6,13/6700	21,9**	1/19
Scrambler Full Throttle '19	195,3	13"1	13"8	68,42/8300	6,32/6700	21,8**	10/19
Scrambler Icon '19	194,8	13"2	13"6	67,89/8700	6,34/7100	22,1**	1/19
Streetfighter 848 '12	243,2	11"5	13"7	120,26/10050	8,72/9550	18,1**	7/13
Supersport S '17	236,9	11"6	12"9	104,48/9150	8,98/7800	19,1**	11/17
Multistrada 950 '17	215,9	11"7	13"1	102,08/8850	9,13/7450	14,9**	7/17
Multistrada 950 S '19	214,8	12"1	13"6	99,35/9150	8,64/7600	19,2**	9/19-7/20
DesertX '22	207,1	12"4	13"0	94,94/9350	8,24/6450	18,1**	10/22
899 Panigale '14	267,5	11"0	13"6	137,43/10900	9,41/9000	17,4**	10/14
Hypermotard SP '14	215,6	11"7	13"0	101,69/9350	8,38/7900	17,2**	3/14
Hyperstrada 939 '16	218,4	11"4	12"8	102,42/8500	9,23/7200	18,7**	10/16
Scrambler 1100 '18	201,1	12"8	13"0	77,72/7500	8,41/5300	19,8**	7/18-6/19
Monster 1200 S '14 / Stripe '15	249,8	11"0	11"9	136,03/9450	12,06/7050	16,8**	6/14-10/15
Monster 1200 R '16	252,4	11"0	–	140,32/9600	11,82/7900	16,5**	2/16
Multistrada 1200 S '13	236,0	11"1	12"9	133,16/9100	11,39/7600	18,4**	2-10/13
Multistrada 1200 S '15	237,3	11"3	–	133,89/9750	11,11/7800	16,9**	7/15
Multistrada 1200 Enduro '16	235,4	11"2	12"9	140,18/9450	12,32/7350	16,4**	7/16
Multistrada 1200 S '17	237,3	10"9	12"9	142,17/9750	12,23/7650	12,6**	7/17
Multistrada 1260 S '18	243,6	11"7	12"8	141,70/9400	12,0/7800	17,4	6/18
Multistrada 1260 Pikes Peak '18	245,8	11"4	12"7	142,11/9450	11,97/7850	18,2**	9/18
Multistrada 1260 S '18	243,9	11"7	12"8	142,41/9500	12,02/7400	18,1**	2/19
Multistrada 1260 S Grand Tour '20	243,9	11"5	12"7	142,41/9550	12,02/7450	17,9**	8/20
Multistrada V4 S '21	245,7	12"1	12"2	149,33/10350	11,21/8600	17,3**	4-8/21-10/22
Diavel Carbon / Cromo '11-'12	252,4	10"7	12"1	146,40/9200	11,98/7500	19,4**	2/14
Diavel Strada '13	247,1	11"0	12"7	143,06/9200	11,67/8400	17,1**	10/13
Diavel Carbon '15	249,3	10"8	12"3	141,56/8600	12,14/8000	17,5**	1/15
Diavel Titanium '15	249,3	10"8	12"3	141,56/8600	12,14/8000	17,5**	9/15
Diavel 1260 S '19	246,7	11"4	12"9	144,76/9350	12,27/7600	–	7/19
XDiavel S '16	245,3	11"4	12"6	133,95/9300	11,39/7300	17,9**	6/16-1/17
1299 Panigale S '15	–	–	–	190,32/10700	13,71/8750	–	6/15
1299 Panigale S '17	299	–	–	187,1/10700	14,3/8800	–	5/17
Panigale V4 S '18	316	–	–	197,2/13700	12,6/11400	17,9**	5/18
Panigale V4 S Corse '19	299	–	–	189,48/13200	10,96/11400	17,9**	5/19
Panigale V4 S '20	303	–	–	189,35/13200	11,12/11100	–	5-9/20
Panigale V4 SP '21	299	–	–	196,81/13200	11,57/9600	–	9/21

FANTIC

Caballero 125 Scrambler '18	112,6	19"7	19"6	13,98/10100	1,06/8700	36,4**	8/18
Caballero 500 Scrambler '19	154,6	15"2	15"5	36,75/7300	3,87/6200	27,1**	3/19
Caballero 700 '23	192,9	12"9	13"5	62,89/8150	6,26/6650	22,3**	7/23

HARLEY-DAVIDSON

Street Rod 750 '17	175,1	14"5	15"1	64,94/8850	6,26/4050	20,1**	8/17

* Ripresa da 50 km/h nella marcia più lunga ** Consumo extraurbano.

TUTTE LE PROVE DAL 2013 AD OGGI

	VELOCITÀ MASSIMA (km/h)	ACCELERAZIONE 0-400 m (tempo)	RIPRESA * 0-400 m (tempo)	POTENZA MASSIMA (CV/giri min.)	COPPIA MASSIMA (kgm/giri min.)	CONSUMO MEDIO DEL TEST (km/l)	PROVATA SUI NUMERI (numero/anno)
883 Sportster Iron '13	163,2	15”1	15”6	45,85/6000	6,49/3700	18,4**	1/14
883 Sportster Iron '16	163,2	15”2	15”7	41,97/5800	6,20/3700	19,6**	5/16
Forty-Eight '16	178,5	13”4	14”7	56,89/5700	8,45/3800	18,1**	5/16
Pan America 1250 '21	229,4	11”8	12”8	141,60/9250	11,77/6650	17,1**	8/21-10/22
FLD Dyna Switchback '13	172,8	14”3	16”9	60,25/4850	10,69/2700	15,5**	4/13
FXDR 114 '19	188,6	13”0	14”1	107,52/4400	14,88/3350	–	7/19
Livewire '20	177,4	11”9	10”4	97,81	–	–	9/20

HONDA

	VELOCITÀ MASSIMA (km/h)	ACCELERAZIONE 0-400 m (tempo)	RIPRESA * 0-400 m (tempo)	POTENZA MASSIMA (CV/giri min.)	COPPIA MASSIMA (kgm/giri min.)	CONSUMO MEDIO DEL TEST (km/l)	PROVATA SUI NUMERI (numero/anno)
SH 150 ABS '13	100,4	20”9	18”3	12,02/8750	1,04/7550	31,2	5/13
CRF 250 Rally '18	129,8	17”2	18”7	20,45/8250	2,04/6750	19,9**	10/18
CB 300 R '18	150,7	15”8	16”5	28,52/8000	2,66/6550	29,8**	9/18
SW-T 400 '09	146,0	17”7	14”9	31,36/7700	3,20/5750	24,0	1/13
CB 500 X '13	172,5	14”3	15”5	43,55/8150	4,15/6700	27,9**	8/13
CB 500 X '18	170,2	14”6	15”5	42,85/8000	4,14/6400	25,7**	10/18
CB 500 X '21	169,8	14”8	15”8	41,58/8650	4,07/6100	25,5**	2/21
CBR 500 R '18	175,4	14”6	15”3	43,15/8200	4,16/6300	25,3**	11/18
Rebel 500 '17	161,1	15”2	16”4	36,46/7700	3,81/5700	25,7**	8/17
NX500 '24	161,2	15”0	15”8	39,14/8600	3,74/6600	25,6**	5/24
Hornet '11	215,2	12”2	14”4	82,95/11500	5,20/10800	19,8**	3/13
CB 650 R '19	199,1	12”3	13”7	85,18/11200	6,32/8000	21,3**	7-10/19
CB 650 R '21	200,1	12”1	14”1	89,99/11250	6,52/9050	22,1**	6/21
CBR 650 R '21	212,6	12”1	14”0	86,28/11550	6,16/8750	21,6**	3/21
CTX 700 DCT '14	161,8	14”8	16”3	43,94/5900	5,72/4400	26,2**	8/14
CB 750 Hornet '23	206,5	12”1	13”8	86,82/9450	7,26/7200	21,9**	4-10/23
NC 750 X '15	–	–	–	49,44/6100	6,41/4400	24,9**	11/15
NC 750 X Travel Edition '17	181,4	14”1	15”6	48,89/6100	6,35/4500	24,2**	2/17
NC 750 X '19	182,1	14”2	15”6	48,97/6200	6,35/4600	24,4**	9/19
NC 750 X DCT '21	181,6	14”2	15”0	52,55/6700	6,54/4700	24,1**	7/21
X-ADV '17	166,3	14”5	15”7	49,33/6150	6,42/4750	24,9**	9/17
XL750 Transalp '23	194,0	12”6	15”3	81,68/9400	6,97/7250	19,9**	6/23
Crossrunner '15	212,0	11”9	13”4	93,74/9950	7,38/7900	17,0**	3-7/15-7/17
VFR 800 F '14	229,0	11”9	14”7	92,40/10250	6,95/8550	18,3**	11/14
VFR 800 F '17	229,8	11”9	14”0	97,58/10100	7,35/8300	18,1**	11/17
Africa Twin '16	202,4	12”8	13”3	83,29/7550	9,14/5750	20,1**	3-7/16-7/17
Africa Twin Adventure Sports '18	198,5	13”2	14”0	85,92/7200	9,32/5300	19,5	6/18
Africa Twin '19	199,1	12”9	14”1	87,18/7450	9,41/5400	20,1**	9/19
Africa Twin '22	195,9	12”3	13”4	94,02/7200	9,99/6200	20,0**	4/22
CB 1000 R '15	229,0	11”3	12”4	117,69/9700	9,58/8000	18,3**	10/15
CB 1000 R+ '18	221,6	11”6	12”6	129,77/10150	9,72/8400	18,8**	7/18
CBR 1000 RR Fireblade SP '14	286,3	10”4	12”5	171,03/11850	11,04/10450	15,6**	7/14
Fireblade SP '17	293	–	–	173,8/12900	11,2/10800	–	5/17
Fireblade SP '18	293	–	–	175,9/12700	11,8/10700	20,8**	5/18
Fireblade SP '19	293	–	–	171,60/12900	10,54/10800	20,0**	5/19
CBR 1000 RR-R Fireblade '20	303	–	–	194,32/14000	10,44/12200	–	5-9/20
CBR 1000 RR-R Fireblade SP '21	299	–	–	194,32/14000	10,44/12200	–	9/21
Africa Twin 1100 '20	193,9	12”7	13”4	86,54/7500	8,96/6400	20,0**	1/20
Africa Twin 1100 Adv. Sports '20	193,7	12”6	13”4	91,54/7500	9,50/6900	20,1**	6/20
CB 1100 '13	180,3	13”0	14”4	75,47/6100	9,14/4400	17,4**	10/13
CB 1100 EX '15	174,2	12”1	–	83,34/7500	8,69/4150	17,9**	11/15
CB 1100 RS '17	181,1	12”7	14”6	88,32/5350	9,01/4000	17,3**	8/17
Crosstourer DCT Travel Ed. '15	206,2	12”4	13”9	108,39/7450	11,32/5700	18,1**	7/15-10/16
Crosstourer DCT '18	206,0	12”3	13”7	108,19/7450	11,25/5700	14,5	6/18
VFR 1200 F DCT '14	250,3	10”7	12”1	–/–	–/–	18,1**	2/14
Gold Wing F6B '13	199,6	13”0	13”7	105,69/5450	15,41/4100	14,5**	10/13
F6C '16	199,1	13”0	13”7	105,67/5450	15,41/4100	15,2**	6/16



HUSQVARNA

	VELOCITÀ MASSIMA (km/h)	ACCELERAZIONE 0-400 m (tempo)	RIPRESA * 0-400 m (tempo)	POTENZA MASSIMA (CV/giri min.)	COPPIA MASSIMA (kgm/giri min.)	CONSUMO MEDIO DEL TEST (km/l)	PROVATA SUI NUMERI (numero/anno)
TE 300 '14	–	–	–	45,46/8600	3,89/8300	–	2/14
Svartpilen 401 '18	153,9	14”7	16”1	41,10/8900	3,60/7100	27,9**	9/18-3/19
TR 650 Terra '13	174,5	13”4	14”4	52,93/7250	5,77/6000	19,8**	2/13
Svartpilen 701 '18	198,1	13”1	14”8	72,86/8150	7,11/6750	22,9**	10/19
Vitpilen 701 '18	200,3	12”7	14”3	72,94/8100	7,10/6900	23,4**	11/18
Norden 901 '22	202,1	12”5	13”0	95,43/8000	9,79/6400	18,9**	4/22

KAWASAKI

	VELOCITÀ MASSIMA (km/h)	ACCELERAZIONE 0-400 m (tempo)	RIPRESA * 0-400 m (tempo)	POTENZA MASSIMA (CV/giri min.)	COPPIA MASSIMA (kgm/giri min.)	CONSUMO MEDIO DEL TEST (km/l)	PROVATA SUI NUMERI (numero/anno)
J300 '14	140,8	16”8	15”2	26,03/8400	2,42/7150	23,1**	8/14
Ninja 300 '13	173,9	14”8	16”4	36,43/10850	2,52/10050	29,4**	8/13
Versys-X 300 '18	146,9	15”5	16”5	34,03/11400	2,40/8700	27,8**	10/18
Ninja 400 '18	179,3	13”9	15”0	44,53/10400	3,62/8300	25,4**	11/18
Ninja 650 '21	199,8	13”0	13”6	63,66/8550	5,80/7050	23,2**	3/21

	VELOCITÀ MASSIMA (km/h)	ACCELERAZIONE 0-400 m (tempo)	RIPRESA * 0-400 m (tempo)	POTENZA MASSIMA (CV/giri min.)	COPPIA MASSIMA (kgm/giri min.)	CONSUMO MEDIO DEL TEST (km/l)	PROVATA SUI NUMERI (numero/anno)
Vulcan S Café '17	178,8	13"8	14"2	55,72/7300	5,97/5650	23,4**	8/17
Versys 650 '15	–	–	–	66,30/8600	6,18/7400	22,2**	11/15
Versys 650 '17	183,1	13"2	14"4	66,30/8600	6,18/7250	18,0**	7/17-9/19
Versys 650 '21	182,9	13"8	15"1	61,58/8400	5,91/7100	23,8**	7/21
Z 650 '17	193,5	12"6	13"4	63,73/8150	6,29/6650	22,8**	10/17
Z 650 '21	189,6	13"1	13"5	64,36/7950	6,20/6650	23,1**	6/21
Z 800 '13	224,0	11"6	12"8	107,74/10200	8,21/7900	18,9**	7/13
Z 800 Sugomi '16	224,0	11"7	12"8	108,95/10200	8,26/7900	19,4**	9/16
W 800 '15	168,6	14"9	15"4	44,06/6600	5,58/4400	23,8**	11/15
W 800 Street '19	170,3	15"0	15"6	41,55/5800	6,08/4650	23,9**	10/19
Z 900 '17	222,4	11"2	12"5	115,19/9500	9,51/7700	20,4**	6/17-7/19
Z 900 RS '18	217,2	11"9	13"1	99,35/8450	9,17/6050	18,3**	7/18
Z 900 '20	222,7	11"2	12"4	115,08/9450	9,48/7700	20,2**	10/20
Z 900 SE '23	227,3	11"4	12"7	119,00/9600	9,57/8000	19,8**	8/23
Z 900 RS SE '23	216,5	12"0	13"2	102,57/8500	9,25/6900	20,1**	8/23
Ninja ZX-10R '16	–	–	–	187,26/13000	11,07/11350	–	4/16
Ninja ZX-10RR '17	298	–	–	182,6/13100	11,5/11300	–	5/17
Ninja ZX-10RR '18	298	–	–	182,8/13200	11,5/11300	18,2**	5/18
Ninja ZX-10RR '19	298	–	–	178,55/13300	10,37/11300	17,2**	5/19
Ninja ZX-10RR '20	300	–	–	184,27/13400	10,74/11200	–	5/20
Ninja ZX-10RR '21	298	–	–	181,29/13200	10,40/11700	–	9/21
Versys 1000 '12	223,7	11"6	12"7	113,06/8800	10,03/7500	17,2**	11/13
Versys 1000 '15	224,4	11"6	13"0	110,89/8900	9,78/7000	17,8**	2-7/15-7/17
Versys 1000 Grand Tourer '18	223,5	11"6	13"0	110,89/8900	9,77/7100	17,2	6/18
Versys 1000 '19	218,6	12"2	13"4	112,73/8600	10,07/7450	17,6**	9/19
Versys 1000 Grand Tourer SE '20	218,6	12"2	13"4	112,73/8600	10,07/7450	17,6**	8/20
Z 1000 '14	236,5	11"0	11"7	131,88/10250	10,83/7600	17,0**	8/14-10/15
Z 1000 SX Tourer '14	242,8	10"9	12"0	134,95/9800	11,19/7300	17,9**	5/14
Z 1000 SX '17	243,8	11"5	12"1	127,28/9800	10,66/7550	18,0**	11/17
Z H2 '20	268	–	–	177,44/10900	12,51/8500	–	6/20
1400 GTR '14	245,0	11"2	13"2	142,66/8900	13,02/5800	16,2**	10/14
ZZR 1400 '13	296,5	10"2	12"7	196,40/10350	16,17/7600	17,9**	2/13
ZZR 1400 '16	279,0	10"8	12"8	195,77/10300	16,03/7600	16,6**	10/16

KOVE

510X Adventure '24	165,8	15"1	16"9	41,01/8200	3,83/6450	24,8**	5/24

KTM

Freeride 250 R '13	–	–	–	23,32/6650	2,63/6100	–	1/14-9/15
300 EXC-E '14	–	–	–	49,59/8700	4,18/6400	–	2/14
Freeride 350 '13	–	–	–	24,77/7750	2,41/5350	–	1/13-12/15
390 Duke '13	168,2	14"4	16"0	43,21/9000	3,56/7200	28,6**	8/13
390 Duke '18	155,1	14"7	15"7	42,60/8850	3,72/7150	27,6**	9/18
RC 390 '18	159,9	14"7	16"2	42,35/8800	3,69/7000	26,4**	11/18
690 Duke '12	193,8	12"4	13"6	67,99/7500	7,19/5550	23,2**	3/13
690 Enduro R '13	177,3	13"0	13"1	54,96/7000	5,90/6350	19,1**	2/13
790 Adventure '19	204,1	12"6	14"0	88,45/8550	8,32/6900	18,9**	9/19-6/20
790 Duke '19	226,0	11"8	13"6	95,62/9600	8,17/6700	19,1**	1/19-7/19
790 Duke '23	211,5	12"1	14"0	89,62/6800	8,36/6600	19,7**	10/23
890 Adventure '21	–	12"3	13"4	95,93/8200	9,43/6550	–	1/21
890 Adventure '22	200,8	12"3	13"4	95,93/8200	9,42/6700	18,2**	4-10/22
890 Duke R '20	231,4	12"0	13"3	107,59/9400	8,88/7100	18,9**	10/20
890 SMT '24	–	–	–	99,72/8050	9,79/6450	–	2/24
990 SMT '11	220,4	11"7	14"0	112,35/9400	9,60/7100	17,3**	11/13
1050 Adventure '16	210,7	12"1	13"9	90,67/6700	9,77/6400	19,4**	7/16
1090 Adventure '17	228,6	11"6	12"7	112,19/8750	10,43/6600	13,1**	7/17
1090 Adventure R '18	226,1	12"1	13"7	112,30/9000	10,42/6650	19,1**	2/18
1190 Adventure '13	244,8	11"1	12"5	134,26/9350	11,62/7700	15,8**	6/13
1190 Adventure R '13	246,2	11"1	12"9	132,75/9500	11,39/7700	15,3**	7/13
1290 Super Adventure '15	–	10"9	–	140,98/9550	12,25/7100	16,0**	7/15
1290 Super Adventure '16	250,8	11"0	12"8	140,98/9550	12,25/7100	16,1**	10/16
1290 Super Adventure R '21	239,7	11"5	13"1	142,87/9200	12,36/7750	17,7**	11/21
1290 Super Adventure S '17	249,7	11"0	12"2	137,39/9150	12,35/7150	13,2**	7/17-6/18
1290 Super Adventure S '20	249,7	11"0	12"2	137,80/9100	12,39/7300	16,1**	8/20
1290 Super Adventure S '21	247,1	11"5	13"1	142,13/9150	12,62/7000	17,6**	8/21-10/22
1290 Super Duke R '14	261,1	10"6	12"2	167,06/9100	14,00/7900	16,4**	2-4/14-10/15
1290 Super Duke R '20	280	–	–	168,00/10000	13,09/8400	–	6/20
1290 Super Duke GT '16	256,4	10"9	12"7	156,56/9700	13,02/6950	15,7**	11/16

KYMCO

K-XCT 300i '14	144,3	16"5	14"6	24,62/8150	2,28/7000	22,3**	8/14
Xciting 400i '14	150,9	16"4	14"1	32,50/7700	3,40/5700	21,8	1/14
Xciting 400i S '22	139,2	16"8	14"7	30,27/7600	2,93/6000	23,2	2/22

MOTO GUZZI

V7 Racer '13	168,9	14"9	14"8	42,26/6300	5,76/3100	20,0**	10/13
V7 II Racer '15	168,9	14"9	14"6	42,26/6300	5,76/3100	21,1**	11/15
V7 II Scrambler / Legend '15	167,8	14"6	15"0	42,73/6250	5,77/3100	22,6**	9/15
V7 III Special '17	168,4	15"3	15"2	47,53/6200	5,89/4950	22,2**	8/17
V7 III Rough '19	178,6	15"1	16"0	45,25/6250	5,59/5150	22,4**	10/19
V7 Special '22	186,2	14"4	15"2	47,04/6950	7,10/4900	22,8**	6/22
V9 Roamer '17	180,3	14"6	15"0	50,65/6200	6,62/3250	19,4**	8/17
V85 TT '19	184,6	14"2	15"2	67,42/7850	6,57/6850	19,9**	6-9/19-6/20
V85 TT Guardia d'Onore '22	184,6	14"2	15"2	67,42/7850	6,57/6850	19,9**	7/22
V100 Mandello S '23	230,0	–	–	100,69/8800	9,17/6800	18,9**	2/23
Griso 1200 8V SE '15	216,0	11"7	12"8	99,80/7200	10,58/6350	15,9**	2/15

* Ripresa da 50 km/h nella marcia più lunga ** Consumo extraurbano.

	VELOCITÀ MASSIMA (km/h)	ACCELERAZIONE 0-400 m (tempo)	RIPRESA * 0-400 m (tempo)	POTENZA MASSIMA (CV/giri min.)	COPPIA MASSIMA (kgm/giri min.)	CONSUMO MEDIO DEL TEST (km/l)	PROVATA SUI NUMERI (numero/anno)
California 1400 Touring '13	180,0	13"6	14"5	84,82/5800	10,92/2900	16,1**	4/13
California 1400 Touring SE '16	179,2	13"1	14"3	84,82/5800	10,92/2900	16,5**	10/16
Audace '16	195,0	12"8	14"3	83,13/6600	10,98/2700	16,8**	6/16
MGX-21 '17	179,4	13"2	14"2	84,03/5800	10,83/3900	15,9**	1/17

MOTO MORINI

	VELOCITÀ MASSIMA (km/h)	ACCELERAZIONE 0-400 m (tempo)	RIPRESA * 0-400 m (tempo)	POTENZA MASSIMA (CV/giri min.)	COPPIA MASSIMA (kgm/giri min.)	CONSUMO MEDIO DEL TEST (km/l)	PROVATA SUI NUMERI (numero/anno)
Seiemmezzo SCR - STR '23	180,0	13"5	14"8	61,31/8950	5,78/7200	23,7**	10/23
Scrambler 1200 '13	226,0	11"8	12"9	100,63/8600	9,99/5750	18,2**	7/13

MV AGUSTA

	VELOCITÀ MASSIMA (km/h)	ACCELERAZIONE 0-400 m (tempo)	RIPRESA * 0-400 m (tempo)	POTENZA MASSIMA (CV/giri min.)	COPPIA MASSIMA (kgm/giri min.)	CONSUMO MEDIO DEL TEST (km/l)	PROVATA SUI NUMERI (numero/anno)
Brutale 675 '13	222,9	11"6	12"5	103,94/12100	6,48/8800	18,3**	3/13
Brutale 800 '13	233,9	11"4	12"0	116,95/11850	7,90/8750	17,5**	7/13
Brutale 800 Dragster '14	233,3	11"3	12"0	117,31/11500	8,13/8800	17,2**	8/14
Brutale 800 RR '19	239,0	11"9	12"4	121,34/12800	7,62/10300	17,9**	1/19
Brutale 800 Rosso '20	219,8	12"1	12"7	102,04/11000	7,62/8700	18,3**	10/20
Rivale 800 '14	227,5	11"2	11"9	122,05/12000	8,33/8900	16,9**	3/14
Stradale 800 '15	215,5	11"5	12"3	106,60/10650	7,18/10550	17,1**	3/15
Turismo Veloce 800 '15	229,4	11"4	–	102,05/10450	7,47/8700	18,3**	7/15
Turismo Veloce 800 Lusso '16	224,6	11"7	–	102,05/10450	7,47/8700	18,3**	1/16
Turismo Veloce 800 Lusso '17	224,8	11"8	12"9	97,42/9750	7,81/7850	16,3**	7/17
Turismo Veloce 800 Lusso SCS '20	223,2	12"3	13"3	97,92/10400	7,31/8500	17,8**	7/20
Brutale 1000 RR '20	280,0	11"4	13"3	178,66/13450	10,37/11200	16,4**	8/20
Brutale 1090 Corsa	252,0	10"9	12"1	156,73/11350	10,56/10150	15,7**	4/14-10/15

PIAGGIO E VESPA

	VELOCITÀ MASSIMA (km/h)	ACCELERAZIONE 0-400 m (tempo)	RIPRESA * 0-400 m (tempo)	POTENZA MASSIMA (CV/giri min.)	COPPIA MASSIMA (kgm/giri min.)	CONSUMO MEDIO DEL TEST (km/l)	PROVATA SUI NUMERI (numero/anno)
Vespa Primavera 125 '14	96,5	21"5	18"9	9,52/8050	0,86/6900	30,8	9/14
Vespa GTS 300 ie ABS '15	–	–	–	19,00/8000	1,83/5500	22,3	9/15
MP3 300 Sport '15	111,5	19"6	17"0	18,96/7400	1,86/7050	20,0	2/15
X10 350 Executive '13	134,3	17"0	14"8	27,05/8550	2,47/6700	22,7	1/13

OSSA

	VELOCITÀ MASSIMA (km/h)	ACCELERAZIONE 0-400 m (tempo)	RIPRESA * 0-400 m (tempo)	POTENZA MASSIMA (CV/giri min.)	COPPIA MASSIMA (kgm/giri min.)	CONSUMO MEDIO DEL TEST (km/l)	PROVATA SUI NUMERI (numero/anno)
250 Explorer '15	–	–	–	15,29/6300	1,94/4350	–	9/15

ROYAL ENFIELD

	VELOCITÀ MASSIMA (km/h)	ACCELERAZIONE 0-400 m (tempo)	RIPRESA * 0-400 m (tempo)	POTENZA MASSIMA (CV/giri min.)	COPPIA MASSIMA (kgm/giri min.)	CONSUMO MEDIO DEL TEST (km/l)	PROVATA SUI NUMERI (numero/anno)
Himalayan 400 '19	130,9	18"3	18"1	21,30/6050	2,82/5050	26,4**	10/19
Interceptor 650 '19	167,2	13"3	13"9	40,53/6100	5,15/5100	26,1**	10/19

SUZUKI

	VELOCITÀ MASSIMA (km/h)	ACCELERAZIONE 0-400 m (tempo)	RIPRESA * 0-400 m (tempo)	POTENZA MASSIMA (CV/giri min.)	COPPIA MASSIMA (kgm/giri min.)	CONSUMO MEDIO DEL TEST (km/l)	PROVATA SUI NUMERI (numero/anno)
GSX 250 R '18	135,2	17"7	16"8	21,09/8000	2,07/6650	27,6**	8/13
V-Strom 250 '18	124,3	18"5	17"7	19,90/7800	1,99/6500	28,6**	10/18
Burgman 400 ABS '13	140,5	17"3	15"2	28,90/7800	2,74/7250	18,4	1/13
Burgman 400 '22	129,1	17"5	15"3	25,53/7100	2,76/5750	25,8	2/22
Burgman 650 Exec. '14 (manuale)	162,7	14"9	17"5	40,54/6800	4,78/4900	15,9**	5/14
Burgman 650 Exec. '14 (drive)	158,8	15"6	13"7	40,54/6800	4,78/4900	15,9**	5/14
V-Strom 650 ABS '11	180,4	12"9	14"1	64,21/9100	5,98/6450	20,2**	1/13
V-Strom 650 XT '15	178,5	12"9	13"3	63,51/8850	5,95/6400	21,1**	4-11/15
V-Strom 650 XT '17	179,1	12"5	14"4	65,10/9450	5,91/6450	17,6**	7/17-9/19
V-Strom 650 XT '21	178,9	13"4	14"8	65,23/8800	5,96/6300	23,8**	7/21
SV 650 '17	206,9	12"4	14"1	71,26/8400	6,25/8000	21,6**	10/17
SV 650 X-ter '18	201,4	12"3	13"9	70,48/8400	6,19/6800	21,3**	11/18-10/19
SV 650 '21	192,3	13"1	14"2	67,32/8450	6,09/6700	21,9**	6/21
GSX-S 750 '17	227,6	11"9	13"4	101,90/10250	7,55/8900	20,1**	12/17
GSX-S 750 Yugen Carbon '19	228,4	11"8	13"3	98,80/10100	7,44/9000	20,1**	7/19
GSX-S 750 '20	228,4	11"8	13"3	98,95/10000	7,44/9050	20,1**	10/20
GSX-8S '23	200,3	12"6	13"6	76,28/8400	7,38/6750	19,1**	10/23
V-Strom 800DE '23	189,0	12"9	13"4	76,42/8500	7,35/6600	18,6**	6/23
GSX-S 950 '22	–	12"3	12"4	93,95/7650	9,43/6650	21,1**	1/22
GSX-R 1000 One Mill. Ed. '14	284,9	10"4	12"2	166,68/11550	10,90/10050	16,1**	7/14
GSX-R 1000 R '17	295	–	–	179,0/12800	11,6/10600	–	5/17
GSX-R 1000 R '18	295	–	–	179,0/12900	11,6/10600	19,2**	5/18
GSX-R 1000 R '19	295	–	–	174,58/12900	10,58/10800	18,9**	5/19
GSX-R 1000 R '20	299	–	–	176,32/12700	10,66/10400	–	5/20
GSX-S 1000 '15	241,2	10"3	11"7	147,41/11350	10,69/9100	19,4**	10/15
GSX-S 1000 F '16	238,2	10"9	12"0	146,50/10650	10,70/9450	18,8**	9/16-11/17
GSX-S 1000 GT '22	239,1	11"3	12"6	141,06/10850	10,21/8950	19,1**	7/22
Katana '19	240,9	10"9	12"1	144,80/10200	10,70/9350	19,3**	11/19
V-Strom 1000 '14	199,3	12"2	12"9	91,76/8100	9,57/3900	16,6**	4/14-7/15
V-Strom 1000 XT '17	201,3	12"0	12"8	89,34/8200	9,51/4000	14,0**	7/17-6/18
V-Strom 1050 XT '20	201,8	12"6	13"4	95,81/8650	9,13/6200	19,1**	6/20
Hayabusa ABS '14	296,4	10"0	12"1	182,72/9500	15,24/7000	15,8**	2/14

SYM

	VELOCITÀ MASSIMA (km/h)	ACCELERAZIONE 0-400 m (tempo)	RIPRESA * 0-400 m (tempo)	POTENZA MASSIMA (CV/giri min.)	COPPIA MASSIMA (kgm/giri min.)	CONSUMO MEDIO DEL TEST (km/l)	PROVATA SUI NUMERI (numero/anno)
Maxsym 400 ABS '13	139,4	17"3	15"0	26,45/7650	2,51/7350	19,8	1/13

TRIUMPH

	VELOCITÀ MASSIMA (km/h)	ACCELERAZIONE 0-400 m (tempo)	RIPRESA * 0-400 m (tempo)	POTENZA MASSIMA (CV/giri min.)	COPPIA MASSIMA (kgm/giri min.)	CONSUMO MEDIO DEL TEST (km/l)	PROVATA SUI NUMERI (numero/anno)
Bonneville T 100 '11	183,6	13"9	14"9	60,23/7550	6,67/5800	18,3**	10/13
Street Cup '17	187,2	14"2	14"5	51,31/5850	7,62/3200	14,9**	8/17
Street Twin '16	186,2	13"6	14"2	51,44/5900	7,54/3100	18,9**	5/16
Street Twin '19	186,9	13"3	13"9	57,28/6500	7,63/3100	20,6**	10/19
Scrambler '15	–	–	–	50,06/6250	6,13/4850	14,8	4/15
Trident 660 '21	190,3	12"8	13"4	73,17/10250	5,97/6400	21,3**	6/21
Tiger 800 XCx '15	–	–	–	80,84/8600	6,95/7500	18,1**	5/15
Tiger 800 XCA '16	198,6	12"4	12"9	80,63/9050	6,93/7400	18,1**	7/16-7/17
Tiger 800 XCA '19	199,1	13"2	13"6	81,57/9300	6,93/7900	17,6**	9/19
Tiger 900 Rally Pro '20	202,4	12"7	13"2	89,62/8850	8,38/7200	18,1**	6/20
Tiger 900 Rally Pro '22	194,6	12"7	13"2	89,30/8750	8,41/7150	18,1**	4-10/22

	VELOCITÀ MASSIMA (km/h)	ACCELERAZIONE 0-400 m (tempo)	RIPRESA * 0-400 m (tempo)	POTENZA MASSIMA (CV/giri min.)	COPPIA MASSIMA (kgm/giri min.)	CONSUMO MEDIO DEL TEST (km/l)	PROVATA SUI NUMERI (numero/anno)
Tiger 900 GT Pro '20	203,1	12"6	13"3	87,99/8850	8,19/7200	18,6**	7/20
Tiger Sport '13	218,6	11"6	12"6	111,62/9000	9,83/4300	17,4**	11/13
Street Triple '13	223,1	11"6	12"7	97,23/11500	6,59/8100	19,8**	3/13
Street Triple RS '19	239,0	11"6	12"1	120,01/11900	7,77/9700	18,6**	1/19
Street Triple RS '20	239,3	11"6	12"3	120,25/11950	7,81/9550	18,6**	10/20
Speed Triple R '12	245,0	11"3	12"6	121,92/9350	10,56/6800	16,8**	10/15
Bonneville T 120 '16	191,2	12"8	15"0	73,71/6200	9,91/3300	17,2**	5/16
Scrambler 1200 XE '19	194,3	13"1	13"3	77,63/7100	9,54/5000	18,1**	6/19
Thruxton R '17	194,2	13"0	13"7	86,96/6400	10,38/3700	14,1**	8/17
Tiger Explorer XC SE '12	215,1	11"6	–	118,25/8700	10,93/6350	17,8**	7/15
Tiger 1200 GT Explorer '22	197,1	12"0	13"3	131,81/9000	11,35/7050	17,1**	10/22
Tiger 1200 Rally Pro '23	199,3	12"0	12"8	132,23/9000	11,39/7000	16,9**	3/23
Tiger 1200 XCA '18	225,6	12"4	13"4	120,37/8900	10,64/6400	17,6	6/18
Trophy 1200 SE	221,9	11"8	12"5	122,44/8350	11,49/6750	17,0**	5/13

VOGE

Valico 525DSX '24	168,8	14"6	15"5	45,63/8600	4,24/7350	25,2**	5/24

YAMAHA

Tricity 125 '15	92,5	22"9	19"3	8,61/7800	0,88/5600	29,0	2/15
Xenter 150 '12	105,8	19"4	17"0	13,21/8300	1,18/7850	29,6	5/13
MT-03 '18	163,9	14"8	16"7	36,73/10800	2,65/8850	27,1**	9/18
YZF-R3 '18	171,2	14"7	16"3	37,90/10700	2,73/9150	26,8**	11/18
Majesty 400 '09	146,0	17"3	15"0	27,17/7350	3,02/5850	23,1	1/13
X-Max 400 '14	146,7	16"7	14"6	28,51/7700	2,96/6450	22,1	1/14
SR 400 '14	125,5	17"8	17"6	19,05/6300	2,58/3250	28,9**	8/14
TMax '17	161,2	15"2	13"2	35,84/7100	4,50/5050	23,4**	9/17
Ténéré 700 '19	192,1	13"2	14"0	64,10/8550	6,29/6400	22,6**	9/19
Ténéré 700 '22	186,1	13"3	14"0	63,77/8550	6,43/6300	22,1**	4/22
MT-07 '14	202,3	12"4	13"3	69,22/8950	6,65/6550	26,1**	5/14-11/16
MT-07 '17	205,8	12"3	13"7	68,86/8700	6,65/6350	23,1**	10/17
MT-07 '21	198,6	12"8	13"9	71,13/8650	6,60/6550	23,9**	6/21
MT-07 '24	–	–	–	68,95/8400	6,58/6400	–	12/23
Tracer 700 '16	195,8	12"4	14"1	68,23/9000	6,51/6500	24,7**	11/16-2-7/17-9/19
Tracer 7 GT '21	189,3	12"9	14"1	70,39/8500	6,53/6550	23,4**	7/21
XSR 700 '16	197,2	12"8	13"8	68,53/8800	6,49/6600	25,8**	5-11/16-8/17
XSR 700 XTribute '19	196,8	13"1	14"0	68,84/8950	6,55/6500	25,4**	10/19
FZ8 ABS '11	221,5	11"6	13"4	98,27/10500	7,60/8150	18,9**	7/13
MT-09 '14	208,9	11"0	12"3	103,26/8650	8,62/8300	18,9**	12/13-5/14

	VELOCITÀ MASSIMA (km/h)	ACCELERAZIONE 0-400 m (tempo)	RIPRESA * 0-400 m (tempo)	POTENZA MASSIMA (CV/giri min.)	COPPIA MASSIMA (kgm/giri min.)	CONSUMO MEDIO DEL TEST (km/l)	PROVATA SUI NUMERI (numero/anno)
MT-09 Street Rally '14	209,0	11"1	12"6	104,49/8700	8,73/8200	19,1**	5/14
MT-09 Tracer '15	209,0	11"4	12"8	100,37/8700	8,52/8200	19,2**	3-7/15
MT-09 '16	206,2	11"2	12"8	101,70/8650	8,49/8400	19,2**	9/16
MT-09 '17	209,8	11"1	12"6	106,87/10300	8,32/8350	20,7**	6/17
MT-09 SP '19	207,0	11"6	12"6	100,91/8650	8,48/8250	19,5**	1/19
MT-09 '19	206,8	11"6	12"6	100,90/8700	8,48/8200	19,6**	7/19
MT-09 SP '20	208,1	11"6	12"6	107,51/10250	8,43/8400	19,5**	10/20
MT-09 SP '23	–	–	–	113,11/10050	9,22/6850	–	4/23
Tracer 900 GT '18	210,3	11"8	13"1	106,43/9950	8,40/8250	19,4**	12/18
Tracer 900 '19	209,4	11"6	13"0	106,32/9950	8,34/7250	19,5**	9/19
Tracer 900 GT '20	210,3	11"8	13"1	106,46/9950	8,35/7250	19,4**	7/20
XSR 900 '16	206,2	11"5	12"7	108,41/10200	8,46/8200	18,7**	5/16
XSR 900 Abarth '17	210,1	11"9	12"6	102,50/8650	8,58/8250	18,1**	8/17
XV 950 R '14	161,6	14"5	14"4	48,20/5500	7,79/2900	17,1**	1/14
MT-10 '16	246,7	10"9	12"3	138,34/10200	10,45/9300	15,8**	10-11/16
YZF-R1M '15	–	–	–	187,84/13700	11,05/10500	–	6/15-4/16
YZF-R1M '17	299	–	–	185,2/13500	11,3/11300	–	5/17
YZF-R1M '18	299	–	–	185,2/13500	11,4/8900	16,4**	5/18
YZF-R1M '19	285	–	–	180,30/13600	10,34/8900	16,3**	5/19
YZF-R1M '20	295	–	–	187,00/13700	10,64/11500	–	5-9/20
YZF-R1M '21	285	–	–	187,00/13700	10,64/11500	–	9/21
Super Ténéré '14	212,0	12"1	13"3	101,78/7450	11,11/5950	16,2**	6/14-7/15
Super Ténéré Raid Edition '18	211,3	12"2	13"3	101,76/7500	11,1/5900	15,5	6/18
FJR 1300 A '13	239,1	11"4	13"3	131,25/8050	12,87/6900	17,6**	5/13
XJR 1300 '15	212,3	11"7	–	96,74/7600	10,92/5000	16,9**	11/15
V-Max '16	222,0	10"9	12"0	173,09/9050	15,19/6450	15,6**	6/16



* Ripresa da 50 km/h nella marcia più lunga ** Consumo extraurbano.

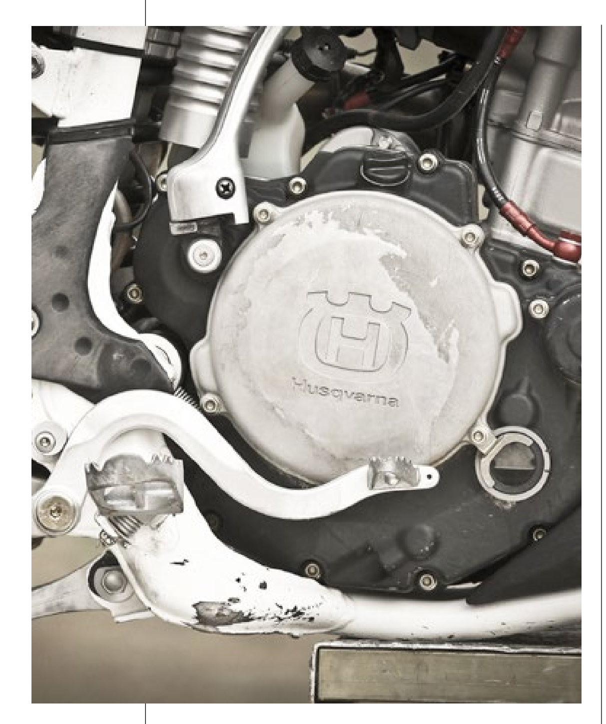
PREPARARSI AL FUORISTRADA

I VECCHI AMICI SI RITROVANO PER DARE UN'OPPORTUNITÀ AL NUOVO ARRIVATO DI GUIDARE SUL SERIO. PRIMA ANCORA DI PARTIRE, QUALCHE RIFLESSIONE SU COME PREPARARE BENE LA MOTO (UN'ENDURINA 2 TEMPI)



SONO passati più di sei mesi da quando, in quel piazzale davanti ad un ristorantino sul lago, una ristretta cerchia di amici aveva deciso di aiutare un ragazzo, che abbiamo chiamato N, squattrinatissimo ma dotatissimo nel guidare la moto, ad averne una. Coinvolgendo il macellaio sotto casa, il ferramenta del quartiere, il proprietario della concessionaria dove lavora Q come meccanico, la solita vecchia zia di qualcuno, che è sempre ben disposta a prestare a fondo perduto qualche spicciolo in cambio di una promessa di un tè con i biscotti in compagnia, ecco comprata una vecchia endurina 2 tempi. Qualche ora di manutenzione, un po' di ricambi comprati con lo sconto ed è pronta la moto in grado di affrontare la prima prova sul campo... di periferia.

M, che con la sua non lunghissima esperienza motociclistica e guidando una moderna e potente crossover non è molto addentro al mondo del fuoristrada, dice rivolto a Q: "Ma quella catena la lasci così lenta?"



Interviene D, l'anima pacata del gruppo che è arrivato con la sua mono giapponese anni '80, prima che Q lanci una chiave inglese del 32 sul cavallo dei pantaloni di M: "Va bene così, è una moto da enduro, tanta escursione delle sospensioni, non puoi tirare la catena come su una stradale".
Q: "Occhei giovanotto, sali su e facciamo un po' di regolazioni. Inizia a girare e fermati dopo qualche giro così mi dici come ti trovi".

IL MOTORE non è fresco, ma la compressione c'è, e in fondo per fare fuoristrada non serve tanta potenza. Il telaio qui e là ha dei bei segni di vita vissuta, poco sopra le grosse pedane dentate la vernice è consumata dallo sfregare degli stivali, come si conviene. La carrozzeria è tutt'altro che lucente e questo è ancora meno importante. Ma le sospensioni sono state revisionate con cura e di tassello sulle gomme ce n'è ancora, quindi... gas e via.

Sta iniziando una bella avventura, anzi si potrebbe prevedere una nuova fase della giovane vita di quel ragazzo che era stato trovato incastrato sotto la moto di Q, nel tentativo di avviarla, quella mattina di sei mesi fa.

Interviene ancora M, che evidentemente si sente coinvolto nell'evento, rivolto a Q: "Ma hai controllato la pressione delle gomme? Sembrano quasi forate".
Q: "Ciccio, per fare fuoristrada le pressioni sono molto più basse. Su una moto specialistica come questa scendiamo anche a poco più di una atmosfera davanti e più o meno dietro, fino a uno e quattro, uno e cinque proprio al massimo. Non ho montato le mousse perché costano e non si può regolare la pressione, mentre con le camere d'aria puoi variare a seconda del tipo di percorso che farai. Tanto, per ora le forature non sono il nostro problema. Non ti preoccupare, ho fatto le cose per bene, ne dubitavi? Tu quando fai un po' di sterrato con la tua lucida bicilindrica mica lascerai i due bar e cinque alla ruota posteriore?"
M: "Non è che poi io faccia... al massimo qualche strada bianca... non ho mai sgonfiato..."
Q: "Prova. Vedrai che differenza. Certo per pochi chilometri non vale neanche la pena".

LÌ VICINO, la crossover di M ha sentito tutto, e, rivolta all'anziana monocilindrica italiana anni '50 dell'altrettanto anziano C, dice: "Non mi porta mai da nessuna parte, a me piacerebbe fare tutto, ma con la scusa che mi sporco...".
La mono italiana: "Pensa che, quando ero giovane io, di strade bianche ce n'erano talmente tante che spesso per andare in un paese non potevi evitarle, non c'era bisogno di andarle a cercare. Io mi ricordo che anche per le gare di ciclismo dei lunghissimi tratti di sterrato erano la norma. E non c'erano i cambi che esistono oggi".
N, vestito in modo un po' raffazzonato tranne che per dei bellissimi stivali da cross, l'unico vero capo d'abbigliamento indispensabile insieme al casco per guidare in fuoristrada, si appresta a salire sul frutto della cooperativa di buona volontà.



Forgiata dall'avventura

Dalle immense dune del deserto alle impervie tracce di montagna, nulla può fermare la nuova Africa Twin ES, la più esclusiva maxienduro di sempre. Il suo motore bicilindrico di 1.100 cc da 102 CV, disponibile anche con cambio DCT a doppia frizione, ha ora più coppia a un regime più basso, mentre al telaio super resistente sono associate le nuove sospensioni a controllo elettronico Showa-EERA™ e ruote a raggi tangenziali per gomme tubeless. Il parabrezza è regolabile in altezza e le manopole riscaldabili sono di serie, così come la presa 12V. L'elettronica è sofisticata, con piattaforma inerziale a 6 assi, cornering-ABS, 6 Riding Mode e schermo TFT Touch da 6.5" connesso.

Nuova CRF1100L Africa Twin. Pronta a tutto.

#ThePowerOfDreams

venga su eurekaddl.motorcycles